Prix provisoire
QUATRE francs

Vie au Grand Air

21me Année
20 JUIN 1920

Maurice Paquoy. 1920.

DANS CE NUMÉRO .

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE TENNIS, par W. LAURENTZ
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE PROFESSIONNEL DE GOLF
ÉMOTIONS DE GRAND PRIX, par SAINT-GEORGES
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES

Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE
DES AUTOMOBILES
et TOUTES APPLICATIONS

Société des Accumulateurs Électriques

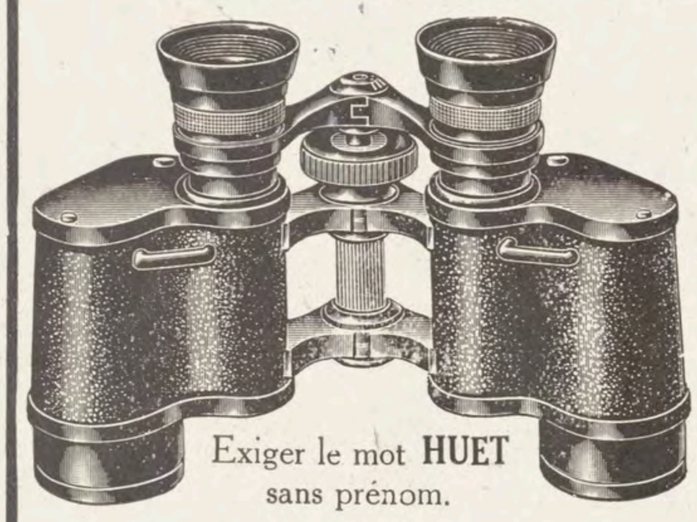
Anciens Établissements ALFRED DININ

Société Anonyme au Capital de 3.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX
18, Route de Cherbourg
NANTERRE (Seine)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE
19, Rue St-Ferdinand
PARIS (XVII°)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —

Derniers Progrès de la Science Optique et Mécanique



Exiger le mot **HUET**
sans prénom.

Catalogue franco

Série "POSTBELLUM"
Jumelles Stéréo-Prismatiques
"HUET"

Exiger sur chaque jumelle le mot **Huet** sans prénom.

Seule Fabrique :
Société Générale d'Optique
Société An. des Anciens Etablissements
HUET & Cie et Jumelles FLAMMARION
76, Boulevard de la Villette, PARIS
Maison fondée en 1854.
Anciennement, 114, rue du Temple.

P.L. DIGONNET & Cie *Importateurs*
25 Rue Curiol MARSEILLE

JEUNES GENS
CLASSES 1920-1921

etormés, personnes faibles, rendez-vous forts et robustes par la nouvelle méthode de culture physique de chambre, sans appareils 10 minutes par jour pour créer une nation forte et saine et défendre la patrie.

Brochure contre timbres
Professeur WEHRHEIM
Le Trayas (Var)

DEMANDEZ
LA TOURISTE
BANDE MOLLETIÈRE
SPIRALE EXTENSIBLE

Trois Courbes
Supprimant tout glissement.

Qualité recommandée : **Les Alliés.** — *En Vente dans les Gds Magasins, Mons de Chaussures, Nouveautés, Sports.*
Gros : *La Touriste, Paris.*

Tous les articles de sports

Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. ::

Sont vendus au détail pour le prix du gros

chez Elims Pierre 10, Faub. Montmartre PARIS — cour du journ. "l'Auto"

Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

Pour rendre votre Chauffeur digne de votre nouvelle voiture, habillez-le

AUX MARINS
7 et 9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

— Équipements complets, Leggins, Gants, Lunettes, etc. —

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Les baigneurs désireux de se rendre à Saint-Nectaire apprendront avec plaisir que les Services Automobiles P. L. M. entre Issoire, Saint-Nectaire, Murols et Besse, d'une part (Correspondance avec les trains de nuit de et pour Paris), Clermont-Ferrand et Saint-Nectaire, d'autre part (Correspondance avec les trains de jour de et pour Paris), fonctionneront, cette année, du 1er juin au 30 septembre.

Des billets directs avec enregistrement direct des bagages seront délivrés au départ des gares de Paris, Lyon-Perrache, Marseille-Saint-Charles, Nîmes, Saint-Etienne et Vichy pour Saint-Nectaire, Murols et Besse ou vice versa.

Pour de plus amples renseignements, demander le prospectus spécial à l'Agence P. L. M. de renseignements, 88, rue Saint-Lazare, à Paris, aux Bureaux de ville, gares du réseau, etc.

SMYRNE à vendre occas. grande carpette vrai Smyrne (6m × 5m). Ecrire **HUMBERT, 9, Villa Basses-Brnyères, ASNIÈRES.**

PELADE NOTICE GRATUITE **BENOIT, pharmacien** 27, rue Matabiau, Toulouse.

APATHOL
Remède préventif contre
la MALADIE des JEUNES CHIENS
S'emploie en gouttes dans la pâtée, dès le sevrage.
Nombreuses attestations d'éleveurs connus.
Le flacon, 7 fr. franco contre mandat adressé à J. RATIÉ, Phien, 45, rue de l'Echiquier, Paris-10e
Notice gratis sur demande.

Liqueur Cordial-Médoc G.-A. JOURDE BORDEAUX

LE DÉPART DE LA COUPE DE LA " VIE AU GRAND AIR "

Le cercle de la Voile de Paris à célébré sa fête annuelle le jeudi 13 mai, à Meulan-les-Mureaux, en faisant courir la Coupe de la " Vie au Grand Air ", qui est revenue au yacht Bar-Avel. Offerte en 1906, par notre directeur, cette coupe se disputait pour la 10e fois, et a obtenu un beau succès. (*Voir l'article p. 46*).

SOMMAIRE

20 JUIN 1920

LE DÉPART DE LA COUPE DE LA " VIE AU GRAND AIR " 1
ÉMOTIONS DE GRAND PRIX, *par Saint-GEORGES* 2, 3, 4
LES JOUEUSES FRANÇAISES EN ANGLETERRE 5
LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE TERRE BATTUE, *par W. LAURENTZ.* 6, 7, 8, 9
AVANT L'OLYMPIADE, *par le Dr BELLIN DU COTEAU* 10, 11
LE CHALLENGE BESSONNEAU 12, 13
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE PROFESSIONNEL 14, 15
LE C. A. PARIS GAGNE LA COUPE DE FRANCE, *par Gabriel HANOT.* 16, 17
CHAMPIONNATS ET CHAMPIONS, *par Jacques MORTANE* 18
LA QUALITÉ DES CHAMPIONS, *par Jacques MORTANE* 19, 20, 21, 22
LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON 23
MICH-CINÉMA 24, 25
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE MAI 26, 27, 28, 29
LES ENQUÊTES DE LA " VIE AU GRAND AIR " (Fin). 30
DU RING AU CINÉ.. 31
VIE AU GRAND AIR TECHNIQUE :
L'ALCOOL PEUT-IL REMPLACER L'ESSENCE ? *par H.PETIT.* 32, 33, 34
QUEL EST L'AVENIR DU SCOOTER ? *par P. LEFEBVRE.* 34, 35
LE TRAVAIL DES PNEUMATIQUES, *par C. LAVILLE.* 35, 36, 37
L'AUTOMOBILE EN MONTAGNE, *par H. PETIT* 37, 38
LA MATÉRIALISATION DES LIGNES DE FORCE DES MAGNÉTOS, *par C. LAVILLE.* 39
AU FIL DU MOIS 40, 48

Nous avons décidé de consacrer dans chaque numéro une importante place à la Technique Sportive. Dans les huit pages que nous consacrerons à cette rubrique, toutes les questions intéressantes d'actualité technique seront traitées d'une façon détaillée. Nous nous sommes assuré la collaboration des spécialistes les plus remarquables. Si certains problèmes intéressent particulièrement nos lecteurs, nous serons reconnaissants à ceux-ci de nous en informer. Nos lecteurs trouveront aujourd'hui, pages 31 à 38, notre premier supplément de technique sportive.

Le Grand Prix d'Indianopolis, s'est disputé le 31 mai. Selon notre formule, c'est dans ce numéro que le compte rendu aurait dû être publié, mais les documents seraient arrivés trop tard pour nous permettre de paraître à la date habituelle. Aussi avons-nous décidé de remettre au prochain numéro les résultats complets de cette épreuve capitale, plutôt que de publier de vagues illustrations.

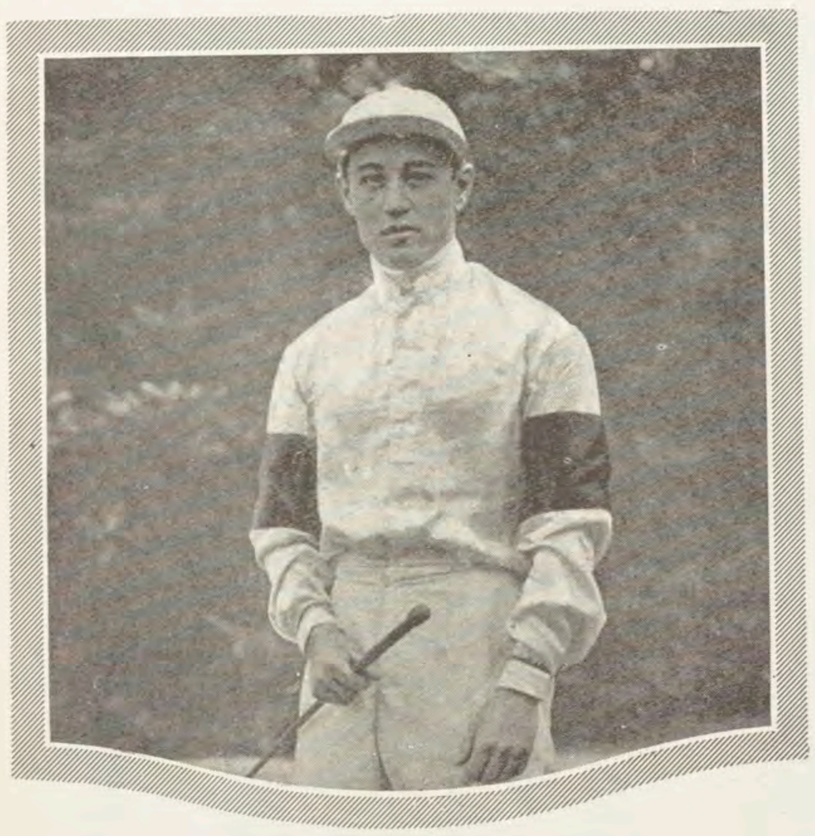
Editions Pierre Lafitte

PROVISOIREMENT, LE Nro 4 Francs.
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Frs. ÉTRANGER, 54 Frs.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 JUIN 1920 ◈ NUMÉRO 854
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT MAI 1920 BY LIBRAIRIE HACHETTE PARIS

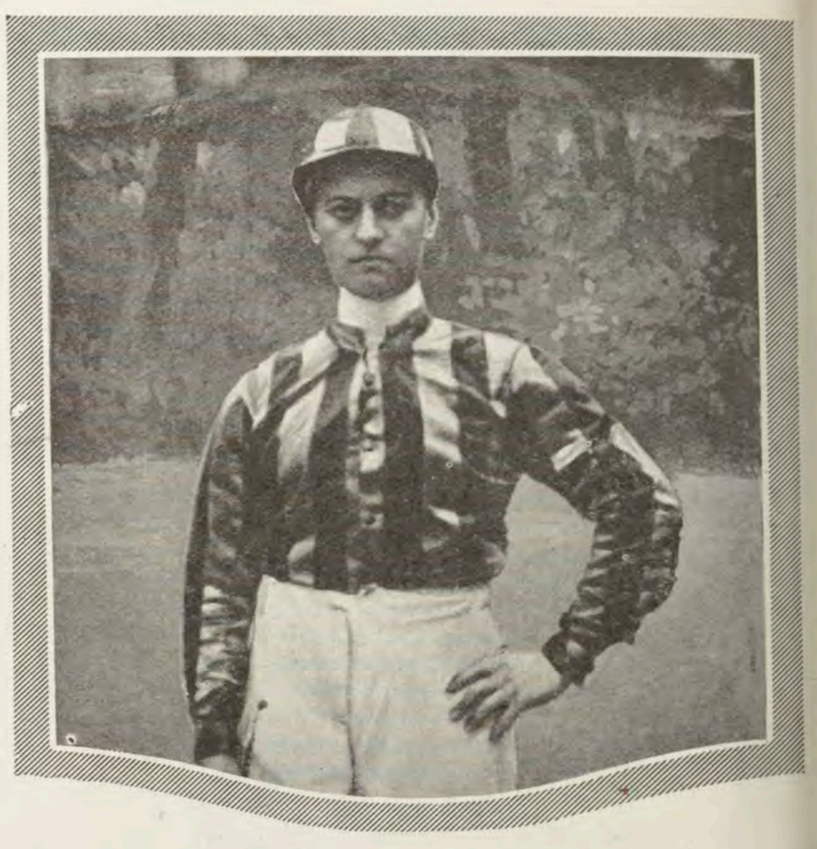


O'NEILL

F.-O'Neill montait As d'Atout, au marquis de Ganay, dans le Grand Prix de 1911 où il triomphait de Combourg.

GEORGES STERN

Georges Stern a conduit Brûleur au triomphe dans le Grand Prix de 1913 et remportait la victoire en 1914.



ÉMOTIONS DE GRAND PRIX

Par Saint-Georges.

J'AURAIS bien voulu savoir quelles étaient les impressions ressenties par les propriétaires, les jockeys, les entraîneurs avant une épreuve capitale comme le Grand Prix de Paris. Car songez ce que peut être pour l'un ou pour l'autre le triomphe. Combien ont eu des écuries de haute importance, ont été des rois de la cravache, ont été des maîtres du training et qui n'ont jamais remporté le trophée le plus enviable qui soit sur le turf.

Enfin, après nombre d'années de lutte, on possède le bon cheval, toutes ses performances le désignent pour être le vainqueur. Tout s'est passé pour le mieux dans sa préparation et son cavalier est en pleine possession de ses moyens. Quel sera l'incident ou l'accident, l'on ne sait quoi d'inconnu, qui ne permettra pas la réalisation d'une espérance longtemps caressée ? Quels ont été les effets des derniers galops ? Le racer eut un peu trop d'ouvrage ? Lui eût-il fallu un galop de plus ? S'il allait tousser après la dernière suée ! Laisse-t-il quelque chose dans sa mangeoire ? Le maréchal n'a-t-il pas broché un clou trop serré ? L'entraîneur ne dort plus, le patron est sans cesse au téléphone. Son cheval s'est-il couché ? L'animal est-il calme ou nerveux ? Les fonctions organiques préoccupent. Il n'y a pas de petit détail. Les dents sont bien ? Rien dans la bouche ? La bride est examinée, ajustée selon les barres. La selle, le tapis, les sangles, les étrivières : que de détails à observer !

Et puis il y a le voyage : embarquement et débarquement du wagon et du van. Le box de Longchamp est-il trop froid ou trop chaud ? Le cheval se tourmente. Promenez-le. Il se tourmente davantage ? Rentrez-le. Que son lad ne le quitte pas. Qu'on l'empêche de manger de la paille. Il n'y touche pas ? Pourvu que ce ne soit pas un mauvais signe. Mais non, monsieur, il n'a pas laissé un grain de sa dernière ration.

A force de le regarder, depuis des jours, ce crack, l'entraîneur ne le voit plus tel qu'il est. Par moments, il lui trouve de la chair inutile ; à d'autres, il lui semble qu'il s'est creusé dans son flanc. Mais il garde pour soi les craintes. Le cheval est on ne peut mieux, répète-t-il à son patron. Il le croit et n'en est pas certain, malgré toute la satisfaction donnée dans le dernier travail.

Si cet entraîneur n'a pas une très haute valeur professionnelle, il peut rester confiant. Si, au contraire, c'est un maître, il est comme ces grands artistes tracassés par le doute en présence de leur œuvre et qui, comme Balzac, ont besoin d'être rassurés par l'avis de leur bonne.

Le trainor d'ordre supérieur ne demande pas l'avis de la camériste, mais l'opinion du premier venu le réconforte. Il ne demande rien au lad ; cependant il est content d'entendre ses remarques favorables. Il dort sur des épines alors que son patron déambule sur des charbons ardents.

Tous deux simulent le calme. Ils ont le sourire. Au fond, ils sont malheureux comme les pierres et en arrivent à désirer que, vainqueur ou vaincu, le supplice prenne fin. Ils passent par tous les degrés sur le graphique qui va de la confiance raisonnée et absolue à une vision de désastre. Si l'on voulait les questionner sur leur état d'âme, il y aurait grande probabilité pour qu'ils eussent envie de répondre comme ce condamné à mort interviewé sur ses sensations ultimes par Victor Hugo : « Mon poate, j'éprouve comme qui dirait un em...bêtement général. »

Les journaux spéciaux et jusqu'aux feuilles infimes viennent aviver cet em...bêtement général, car on y relève les performances, on rappelle les défaillances, et au besoin on y cite l'effondrement d'Omnium II, le meilleur cheval de son année, et de bien d'autres années, dont la défaite est restée inexpliquée ; on y rappelle la crampe dans la jambe de Gardefeu, la veille de la course.

On cite les adversaires qui demeurent redoutables tout en n'ayant pas une chance égale sur le papier. Car les rédacteurs ne sont pas unanimes : certains concurrents leur paraissent dignes de crédit ou capables de réhabilitation. Tel d'entre eux s'accommodera bien de la distance, alors que le favori est d'une origine qui n'offre pas toutes garanties.

Et puis s'il pleuvait ! Ou si le terrain se raffermissait ! Ne serait-ce pas à l'avantage de celui-ci ou de celui-là ? Vous souvenez-vous du jour de Houli ? Quel déluge ! Comme Nuage, aux boulets précaires, avait eu de la chance d'avoir un terrain détrempé ! A As d'Atout, qui donc y croyait vraiment ? Entre ces chevaux d'une nouvelle génération, qui sont le dessus du panier et qui sont si près les uns des autres, en somme, un rien peut intervertir les résultats. As d'Atout était meilleur que Combourg et Matchless, oui, peut-être, mais Wagram II valait bien Houli.

Quant au Grand Prix gagné par Brûleur, parti favori à 7/2, quelle souleur devant sa froideur ! En face, le cheval de M. de Saint-Alary allait moins bien et semblait fort disposé à rétrograder encore lorsque Stern eut l'initiative de le réveiller à l'aide d'arguments solides. Et le voilà qui remonte précipitamment quelques places. Diable ! Ça n'allait pas bien tout de même, car Georges Stern continuait à allumer son Brûleur pour qu'il brulât Grand d'Espagne II, Crébécut et Ecouen. Et cela allait encore assez mal dans la ligne droite où le cheval du baron Gourgaud paraissait près de mettre la poule Opott par ce beau dimanche. Il entre premier dans la ligne droite. Brûleur, pris entre ces feux, bourlingue. Le chemin va se refermer sur lui ; la course se dessine entre Opott, Ecouen et El Tango. Stern joue le tout pour le tout en se faisant jour d'autorité ; il y parvient, bat Opott. M. de Saint-Alary n'est pas revenu de son émoi qu'il a à craindre la réclamation. Enfin, tout est bien qui finit bien. Mais quand on est l'heureux propriétaire d'un favori qui donne tant d'inquiétude avant la lettre, pendant la course, au moment de la lutte et à la rentrée aux balances, on peut dire qu'on a eu une secousse qui comptera dans la vie. Heureuse et bienfaisante secousse qui fait vibrer un doux orgueil et tinter les espèces sonnantes.

Le lecteur me dira que j'oublie quelque chose. Et quoi donc ? Les complots. Ils sont un peu de l'histoire ancienne : Fille de l'Air, tentative d'empoisonnement ; Gladiateur, encerclé dans le Derby. Oui, il y a du mieux. Beaucoup. On s'est civilisé depuis : on se bouscule. Il n'y a plus de haines à mort, de guérilla de M. Chaplin contre son rival le marquis de Hastings. Cependant nous avons vu le major Loder suivre pas à pas, sans la perdre une seconde des yeux, sa jument Pretty Polly quand elle vint disputer, en vain, le Municipal.

Si la conjuration n'est plus à redouter, les principaux intéressés ont une juste méfiance de la carotte empoisonnée et d'autres manigances. Un grand compétiteur est gardé à vue par des gens de confiance et souvent enfermé à clé la nuit, avec, près de la porte, un surveillant chargé de tendre l'oreille aux bruits suspects du dehors et du dedans.

Il y eut souvent des manœuvres étranges pour annihiler la chance d'un cheval. En voici une qui du moins ne manqua pas d'originalité.

Le crack de première grandeur se trouvait étroitement surveillé. Un homme de tout repos montait la garde, assisté d'un détective. Rien de suspect. Mais des lettres anonymes et vengeresses avaient prévenu l'entraîneur que son crack allait être l'objet d'un attentat et qu'on devait ouvrir l'œil et le bon. Un homme prévenu en valant deux, c'était donc quatre hommes qui veillaient sans relâche. Tout allait bien. Mais voilà que le phénomène laissait son foin, se collait au mur,

immobile et comme épeuré, au point de ne vouloir plus s'approcher de sa mangeoire.

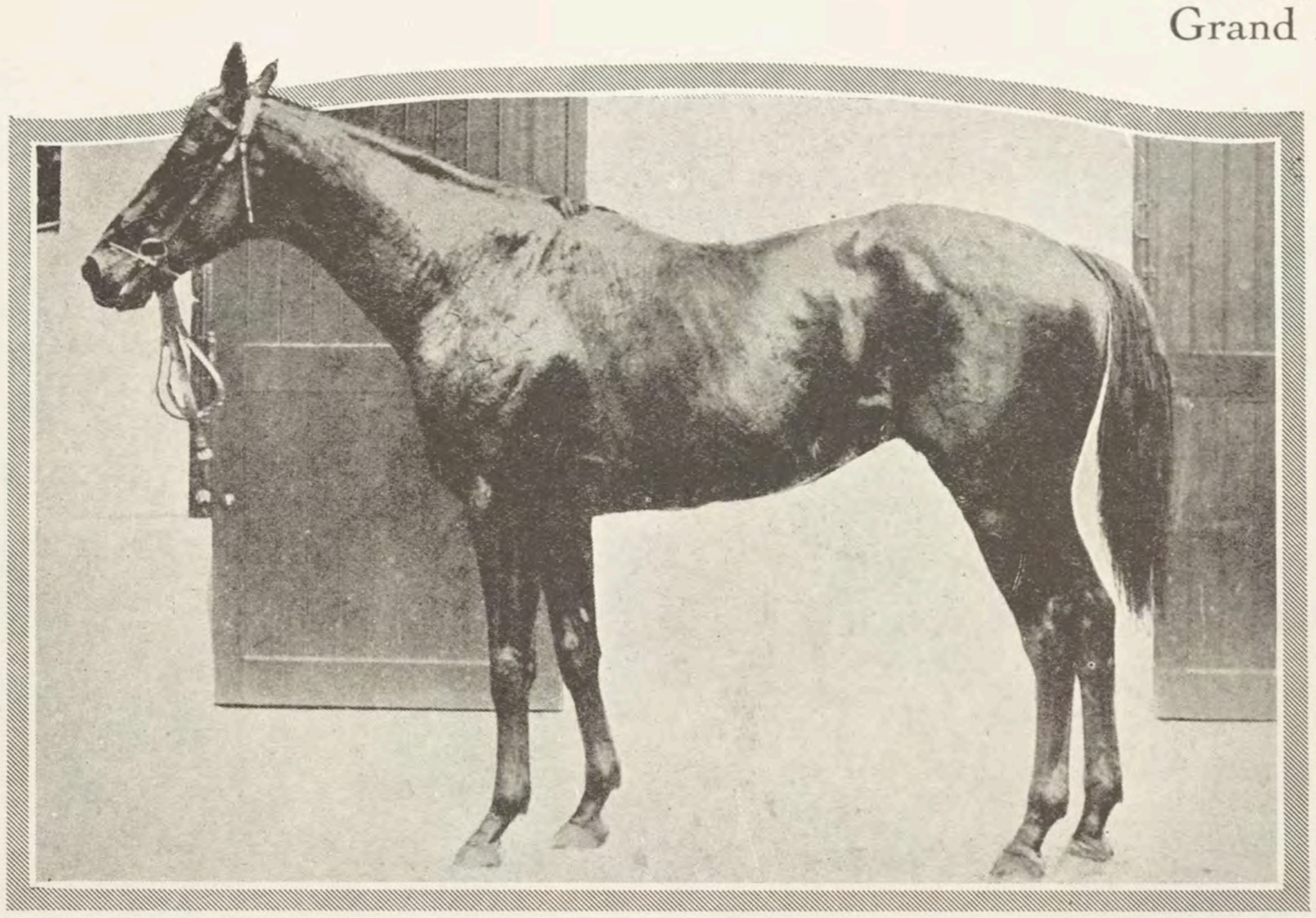
— Ce doit être une souris, fit l'un.

— Ou un rat, dit l'autre.

Caresses et persuasion restaient sans effet. Les hommes étaient intrigués. Le vétérinaire appelé renonçait à découvrir une cause pathologique. Les heures passaient, le cheval ne mangeait toujours pas, et la nouvelle s'en étant répandue, amenait une perturbation dans le betting, car il y en avait encore un et formidable, à s'y ruiner en une course. Les ennemis de la maison prétendaient que c'était une manœuvre pour avoir meilleure cote, et les partisans du crack partageaient dans une mesure adéquate à leurs enjeux la désolation du propriétaire.

— Un cheval qui mangeait comme un ogre, me faire ça trois jours avant la course ! s'indignait l'entraîneur.

Le détective eut une idée de génie.



AS D'ATOUT, LE VAINQUEUR DE 1911

As d'Atout, par Macdonald et Anastasie, au marquis de Ganay, était monté par O'Neill dans la grande épreuve de 1911. Il triomphait de Combourg et du favori Alcantara II.

— Ce que je ne m'explique pas, dit-il, c'est que le cheval ne perd pas de vue la lucarne du fond du box.

— Ni un rat, ni une souris, s'écria l'entraîneur en jurant et en se frappant le front : un oiseau, un oiseau qui lui fait peur. Fermons la lucarne.

— Oui, un oiseau fit le détective songeur. Fermons la bouche, plutôt, et laissez-moi seul ; écartez-vous ; qu'on ne vous entende ni ne vous voie.

Le policier se glissa dans le box en fermant la porte derrière soi. Puis il attendit. Pas longtemps. Le cheval fit un pas vers sa mangeoire, mais aussitôt, à la lucarne au dessous de laquelle le détective s'était assis, un linge fut agité. L'animal se rejetait en arrière, terrifié, et dès qu'il reprenait confiance et s'avançait, le linge s'agitait de nouveau.

Faire le tour des écuries et pincer sur son

BRULEUR, APRÈS SA VICTOIRE EN 1913

Fils de Chouberski et Basse-Terre, Brûleur, à M. de Saint-Alary, enlevait en 1913, la plus importante des épreuves. Monté par G. Stern, dont c'était le second succès dans le Grand Prix, Brûleur battait Opott et Ecouen.

échelle le malandrin qui se livrait à cette manœuvre affamante ne fut que l'affaire de quelques instants.

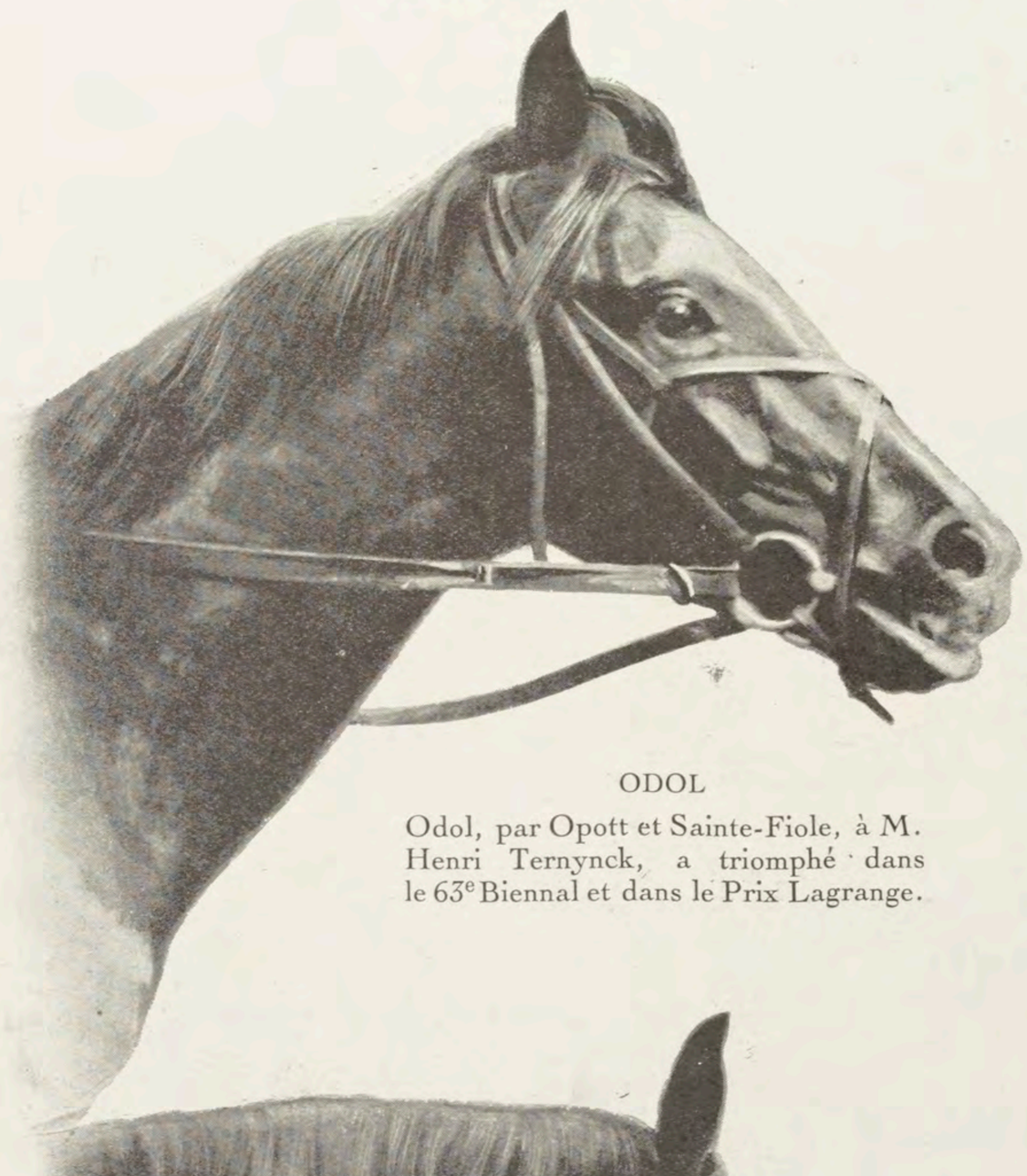
Mais le plus joli de l'affaire fut aussi que personne n'ajouta foi à l'histoire qui parut inventée de toutes pièces et que maître et serviteur furent fraîchement accueillis le jour de la victoire.

Les profanes pourraient croire que l'émotion est l'apanage des plus désignés pour la grande épreuve. Ce serait une erreur. La glorieuse incertitude du turf laisse parfois un secret espoir aux plus délaissés. Il est même des propriétaires qui se bercent d'illusions excessives. Il en qui arrivent à prendre leurs rêves pour des réalités. L'amour-propre

SARDANAPALE, GAGNANT DE 1914

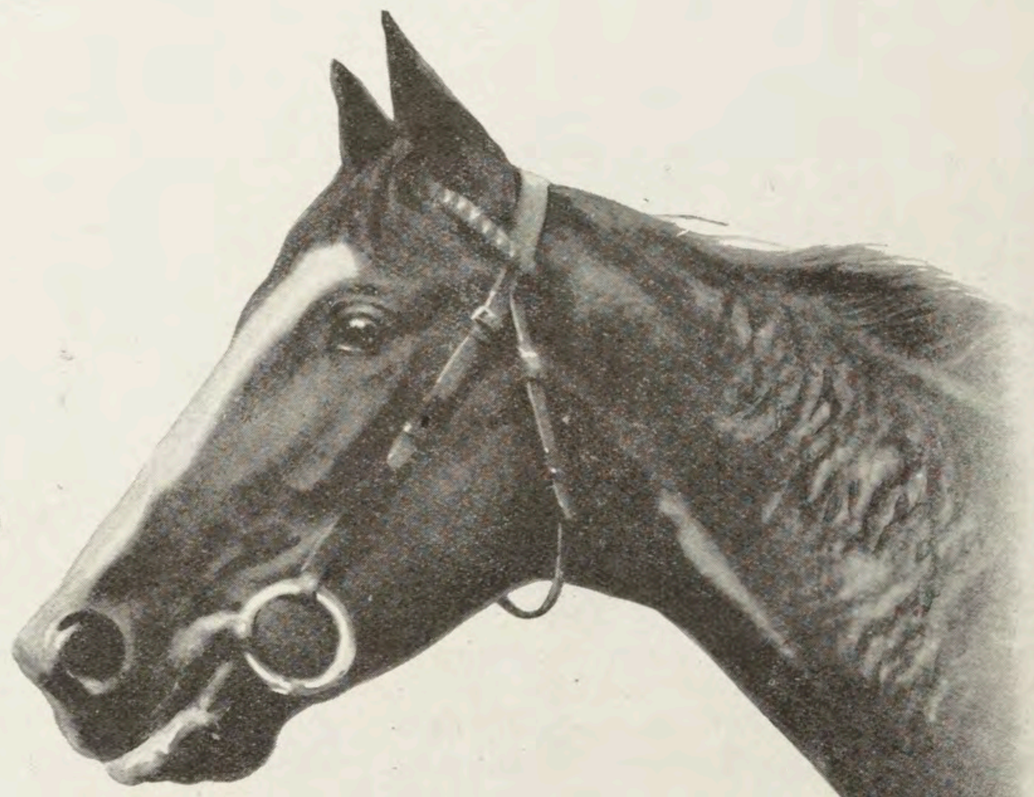
En 1914, après sa victoire dans le Derby, Sardanapale, au baron M. de Rothschild, monté par G. Stern, enlevait le Grand Prix. Le fils de Prestige et de Gemma battait le record de temps du Grand Prix qui était de 3 m. 13 s. 2/5 par Brûleur. Sardanapale couvrait les 3.000 mètres, en 3 m. 11 s. 2/5.

LES FAVORIS DU GRAND PRIX



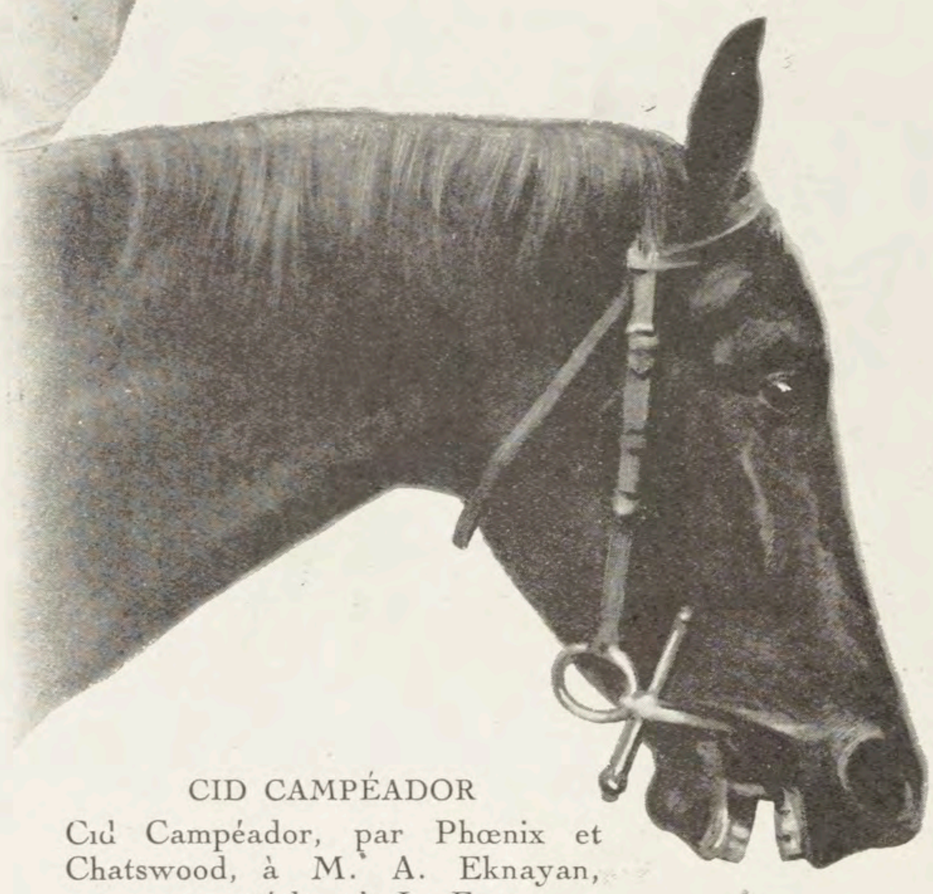
ODOL

Odol, par Opott et Sainte-Fiole, à M. Henri Ternynck, a triomphé dans le 63e Biennal et dans le Prix Lagrange.



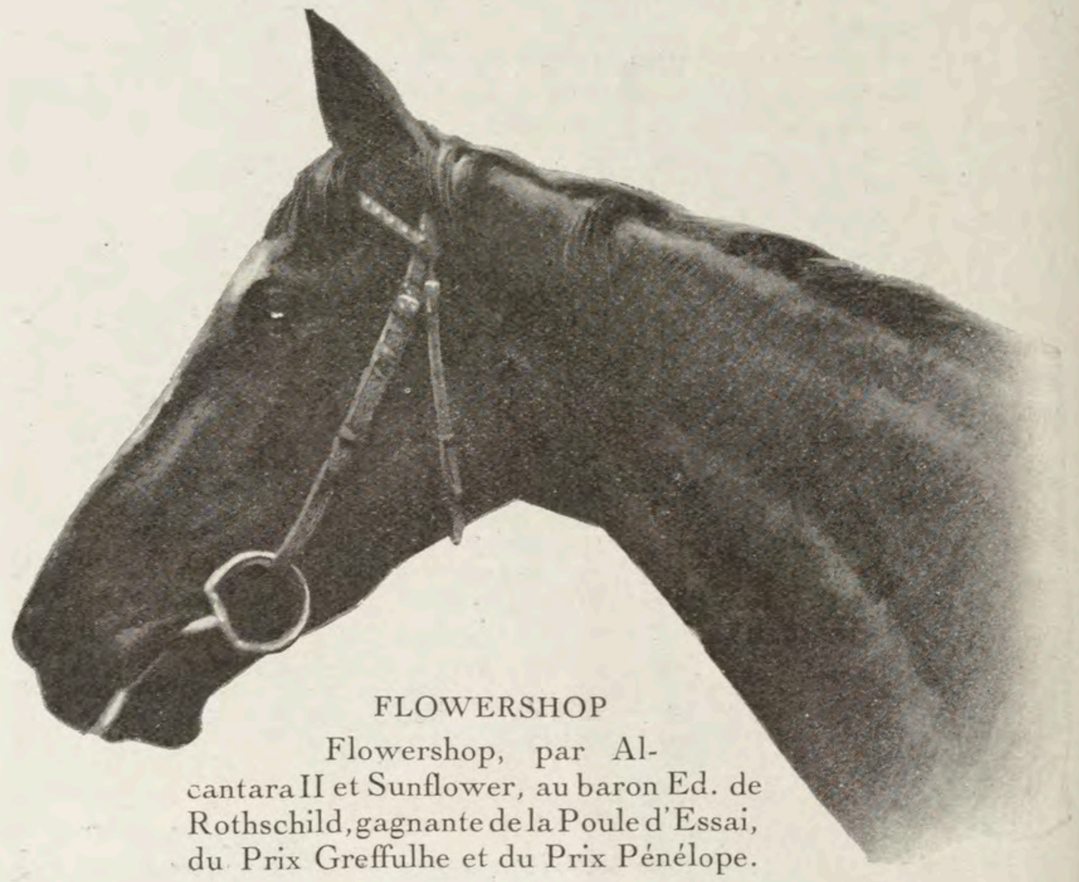
PENDENNIS

Pendennis, par Rabelais et Confection à M. A.-K. Macomber, gagnant de la Poule d'Essai, du Prix Noailles et du Prix Edgard de la Charme.



CID CAMPÉADOR

Cid Campéador, par Phœnix et Chatswood, à M. A. Eknayan, a remporté le prix La Force.



FLOWERSHOP

Flowershop, par Alcantara II et Sunflower, au baron Ed. de Rothschild, gagnante de la Poule d'Essai, du Prix Greffulhe et du Prix Pénélope.

de quelques-uns ne leur fait pas dédaigner d'être, aux derniers instants avant la course, des terreurs. Cette petite notoriété éphémère a son charme pour eux, un charme à cinquante louis par tête. Ce n'est pas trop payé pour que leurs noms courent dans toutes les bouches. Ténèbres redoutables ! Etre le dark horse d'une course est encore un honneur. Si Tartempion allait gagner ! Et l'on finit par venir dire au propriétaire : « Le bruit court que votre Tartempion va gagner». Modeste, le possesseur de Tartempion se récuse. Mais au fond, il a sa petite émotion, lui aussi. On a vu des choses si extraordinaires, Vasistas, par exemple. Et comme le Marseillais de la sardine, il se dit : « si c'était vrai ! »

L'an dernier il y eut, après quatre ans de relâche, un Grand Prix où notre élevage fut si mal représenté après l'accident de Mac Kinley qui eût pu être notre crack national, que les propriétaires étaient à peu près tous autorisés à voir paraître à l'affichage le numéro de leur champion. Quelqu'un troubla la fête, laquelle eût pu battre son plein entre médiocrités notoires sans l'intrus d'outre-Manche. Tout étant relatif sur le turf, si de nombreux cœurs de propriétaires, de jockeys et d'entraîneurs furent émotifs la veille et le jour du great event, le calme put renaître dans toutes les âmes bien avant que le cheval anglais eût passé le poteau.

Nos chevaux avaient bien plus souffert de la guerre que ceux de nos voisins et nous ne luttions pas à armes égales. Nous serons mieux représentés cette année si les idoles ne continuent pas à s'effriter, et bien des propriétaires pourront, d'une voix émue, renouveler les ordres célèbres du Prince d'Orange, sonnant d'avance la victoire : « Prenez la tête et ne la quittez sous aucun prétexte ». Le tout est de la garder jusqu'au bout, y compris celle qu'on a en propre.

Secoués par les effluves magnétiques des foules, peu de sportsmen, même ceux qui ne possèdent pas le crin d'un cheval, conservent tout leur sang-froid. Les jockeys ont encore leurs bras et leurs jambes, les entraîneurs un reste du flegme britannique qui est de tradition, mais il arrive que les grands patrons succombent à un moment de ressentiment. Il est des têtes, des encolures et des demi-longueurs qui ne portent guère le vaincu à la philosophie.

Ce fut à la suite d'une défaite indigeste que l'on entendit un fort galant homme fulminer en termes plutôt violents contre un camarade qui venait de le battre dans la grande épreuve. Les propos furent rapportés au vainqueur, sans lui dire le nom de celui qui le vouait aux gémonies.

— Montrez-le moi donc, fit le diffamé.

— Tenez, ce monsieur qui passe, là...

— Lui ! Mais c'est mon meilleur ami !

De ces quelques, exemples la morale la voici : si vous voulez être ou propriétaire ou entraîneur ou jockey avec l'intention de parvenir un jour à cette colossale destinée sportive que représente le Grand Prix de Paris, ses pompes et son immensité et si vous tenez à faire bonne contenance sur les ondes de cet océan populaire et mondain, faites-vous ausculter pour être certain de la capacité de résistance de votre cœur contre les poignantes émotions. J'en sais qui en sont morts, comme la Rosette de Perdican.

SAINT-GEORGES.

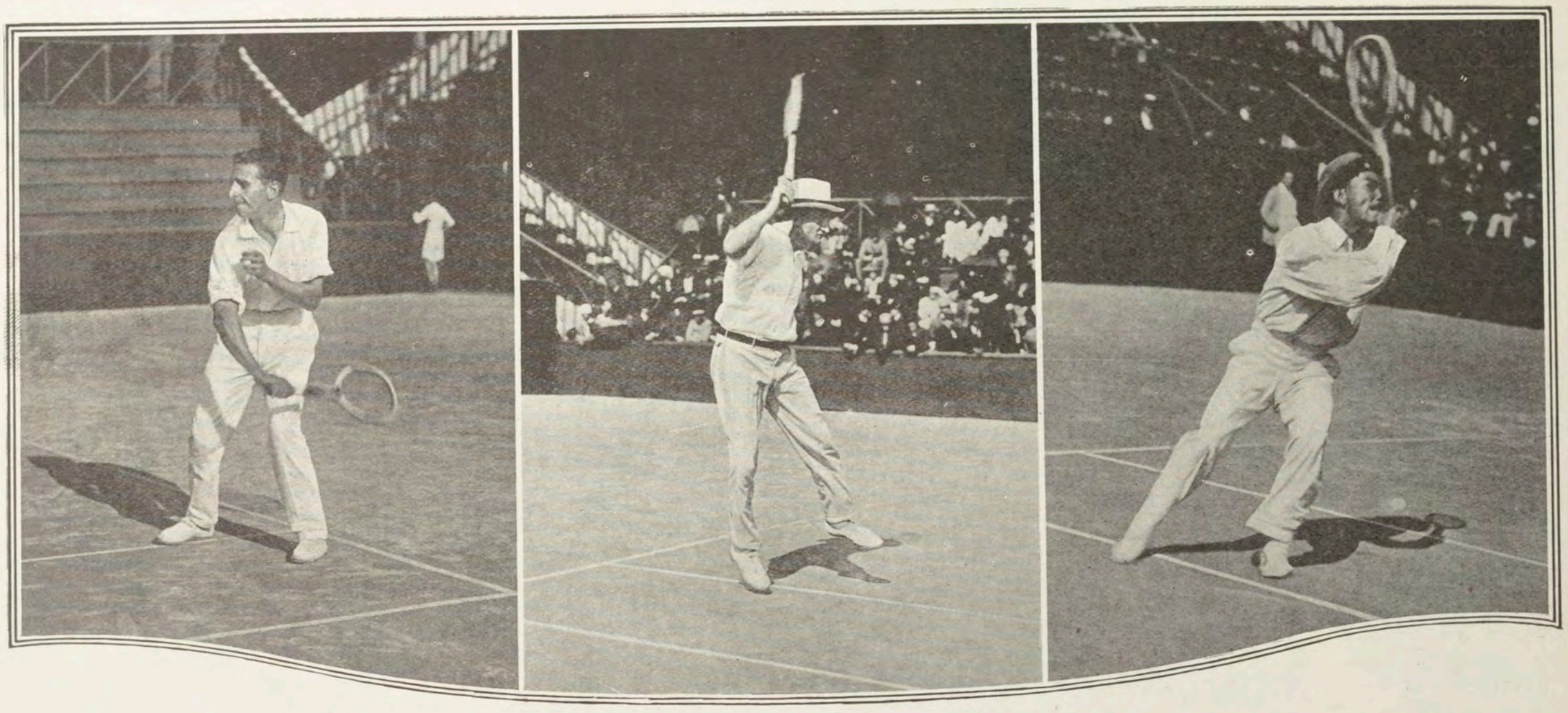
FOOTBALL
ASSOCIATION

Les Joueuses Françaises en Angleterre.

Une équipe formée des meilleures unités des clubs féminins de Paris, s'est rendue en Angleterre, où elle a rencontré quatre des meilleures équipes d'Outre Manche. Les matches joués devant un public nombreux et enthousiaste furent tout à l'honneur de notre team. Après deux matches où nos joueuses perdirent par 2 à 1 et par 5 à 2, nos représentantes s'imposèrent et après une troisième partie nulle, elles remportaient une brillante victoire sur l'excellent team des usines Dick Kerr.

NOTRE GARDIEN DE BUT Mlle OURY

A chacune des parties, les arrêts splendides de notre goal keeper soulevèrent a maintes reprises des applaudissements de la foule. A droite, la partie au cours d'un des matches.



UN REVERS D'ALONSO

Manoël Alonzo, champion d'Espagne, parvenait jusqu'au demi-finales où il se heurtait à W. Laurentz. Il perdait par 5-3, 40-15, 8-6.

MISHU

Mishu, se distinguait au premier tour du championnat en battant le champion anglais Davson, Shimidzu l'éliminait par la suite.

UN DRIVE DE SHIMIDZU

Le japonais Shimidzu, vainqueur de Brugnon trouva son maître en Alonso, qui le battit à son propre jeu, c'est-à-dire du fond du court.

TENNIS

Les Championnats du Monde sur Terre battue

Par W. Laurentz.

Nous sommes heureux de féliciter notre chef de la rubrique de Tennis, W. Laurentz, du magnifique succès qu'il vient de remporter aux championnats du monde de terre battue. Il s'est attribué le titre en simple en triomphant de Gobert et des champions intermédiaires et en double avec Gobert comme partenaire. Nos lecteurs apprécient depuis longtemps les chroniques du remarquable technicien qui continuera sa collaboration, prouvant avec quel soin est recrutée la rédaction de la Vie au Grand Air.

Les championnats du monde sur terre battue furent très réussis cette année à tous points de vue et nous eûmes la grosse satisfaction de voir les représentants de la France gagner 3 finales sur 5. Il y eut une seule ombre au tableau, le souvenir d'Anthony Wilding, le très grand champion de tennis, dernier tenant du titre, tombé au champ d'honneur en 1915.

Toutes les grandes raquettes françaises s'étaient engagées dans ces épreuves, à l'exception de Mlle Suzanne Lenglen.

Dès le premier tour, le simple hommes donna lieu à quelques grosses surprises ; d'abord le jeune joueur Hirch eut raison en 3 sets de Max Decugis, ensuite « l'espoir » Brugnon fut éliminé par le Japonais Shimidzu, joueur aussi régulier que tenace. Le troisième événement fut la victoire de Mishu sur Davson, Mishu jouant d'ailleurs d'une façon splendide. La partie la plus intéressante du deuxième tour se passa entre le Sud-Africain, Winslow gagnant des Olympiques de Stockholm et l'Américain Miles, un des dix premiers d'Amérique. Winslow dont le jeu coupé est parfois très brillant perdit les deux premiers sets, mais au troisième il prit le commandement qu'il ne lâcha plus jusqu'au bout.

Mishu, fatigué de sa partie de la veille dut baisser pavillon devant Shimidzu, et Manoël Alonso, champion d'Espagne, élimina Norton, champion du Sud Afrique.

Le troisième tour nous donna la victoire de Gobert sur Winslow. Winslow mena dans chaque set, mais n'arriva pas à faire mieux que de prendre 5 jeux par set à notre représentant. L'on croyait généralement que Shimidzu serait vainqueur d'Alonso, il n'en fut rien ; l'Espagnol joua fort brillamment et eut raison du Japonais, le battant à son propre jeu, du fond du court. Laurentz battit Dodd et Hirch, se qualifiant ainsi de son côté pour les demi-finales, de même que le Danois Tegner, dont l'adversaire, le Sud-Africain Raymond, scratcha, par suite d'une crise d'appendicite.

En demi-finale, Tegner abandonna à son tour, s'étant fait un effort au pied et la seule partie fut celle de Laurentz contre Alonso. Laurentz enleva les deux premiers sets facilement grâce à son jeu de filet, mais fut sérieusement menacé dans le troisième qu'il ne gagna que de 8 à 6, après avoir mené 5 à 3 et 40 à 15.

La finale Gobert contre Laurentz débuta par un premier set très décousu, chacun servant en vitesse et gagnant le jeu jusqu'à sept partout ; à ce moment Gobert servit deux doubles fautes et Laurentz remporta ce jeu et le suivant, gagnant le premier set 9-7. Dans le deuxième, Gobert fut très nerveux et se laissa dominer par son adversaire qui enleva le set 6-2. A trois partout dans le troisième set, Gobert se reprit très bien et gagna trois jeux de suite et le set 6-3. Mais ce ne fut qu'un éclair, il se découragea de nouveau et Laurentz mena encore dans le quatrième set par 3 jeux à 1, 4 à 2 et remporta le set final par 6-2.

Miss Holman, la joueuse anglaise bien connue, a battu Mlle Subirana, championne d'Espagne, en finale du championnat de dames.

Les parties les plus intéressantes furent : Mlle Subirana contre Mme Billout et Miss Holman contre Mlle Amblard. Mme Golding qui fut éliminée par Mme Satterwaite a joué très au-dessous de sa forme. Mme Billout joua très brillamment, mais fut vaincue par la régularité de Mlle Subirana, et Mlle Suzanne Amblard, malgré une blessure à la main, fit une partie très honorable contre Miss Holman, lui prenant même le deuxième set 6-4. La finale Miss Holman contre Mlle Subirana fut très monotone, les deux joueuses se renvoyant la balle du fond du court un nombre incalculable de fois, sauf à la fin de la partie, où Miss Holman a risqué quelques balles au filet, très réussies

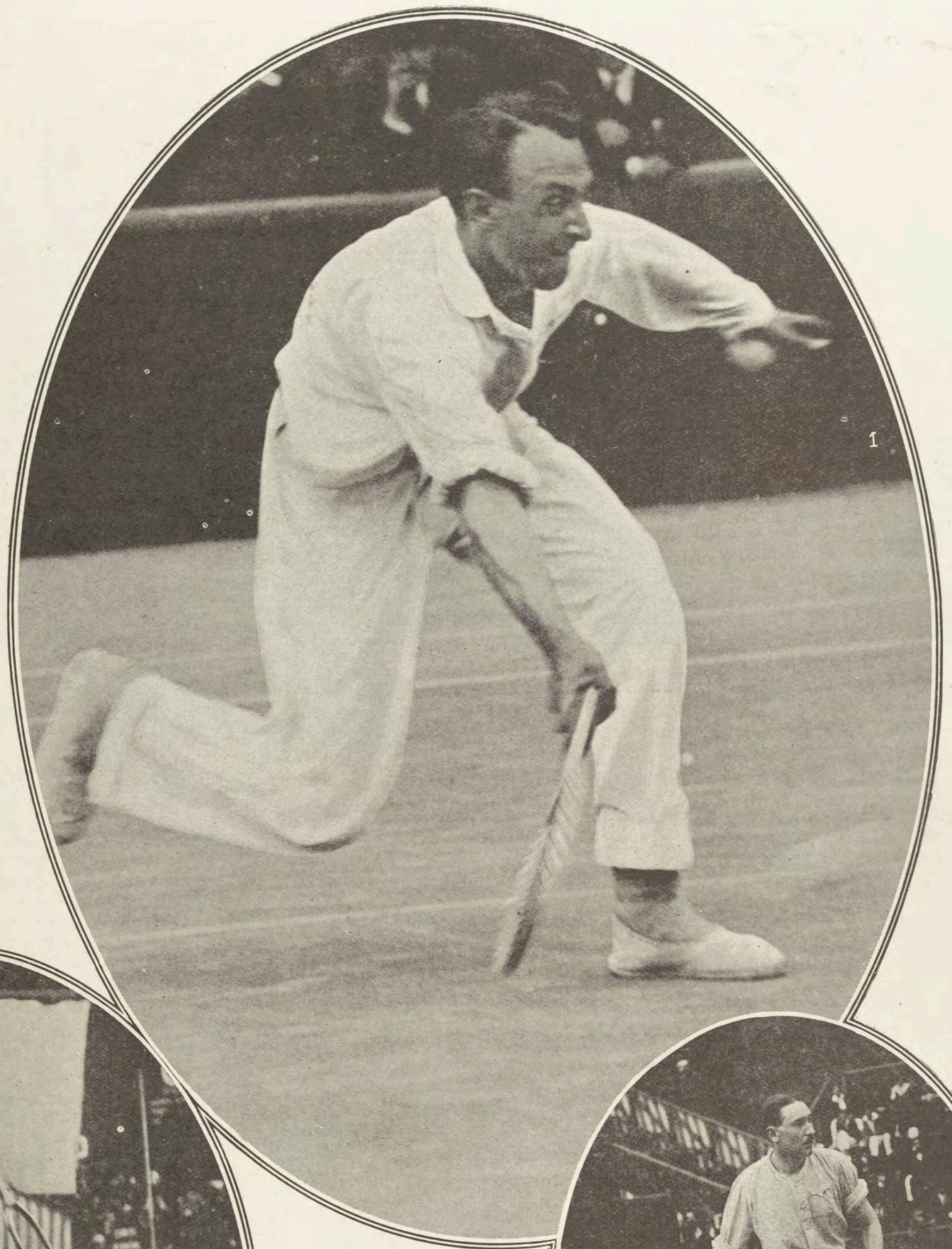
d'ailleurs. Après avoir perdu le 1er set 6-0, Mlle Subirana mena 5 à 1 dans le 2e set, mais se laissa remonter et Miss Holman gagna 6-0, 7-5 le championnat.

Le double hommes, donna lieu également à quelques surprises ; dès le premier jour, la nouvelle combinaison, Decugis-Brugnon, fut éliminée par une équipe de fortune, composée du Roumain Mishu et du Sud-Africain Blackbeard. Mishu-Blackbeard arrivèrent d'ailleurs en finale, ayant vaincu en trois sets l'excellente paire Winslow-Dodd, qui avait battu l'équipe anglaise Davson-Turnbull en 5 sets très disputés. La finale se passa donc entre Mishu-Blackbeard et Gobert-Laurentz, qui, de leur côté, n'eurent pas grand mal à arriver jusque-là. Cette finale manqua totalement d'intérêt, car l'équipe française fut trop homogène pour laisser de l'espoir à des adversaires qui manquèrent d'entente à plusieurs reprises.

Mmes Golding-Laurentz, furent les gagnants du double mixte. Leur victoire la plus notoire a été celle remportée sur Miss Holman-Turnbull 6-1, 6-1. De l'autre côté du tableau, Mlle Amblard-Decugis, parvinrent à la finale, éliminant en cours de route Mlle Speranza-Shimidzu et Mme Vaussard-Tegner. Decugis ne voulut pas imposer à sa partenaire les fatigues d'une partie en de mauvaises conditions (Mlle Amblard souffrant toujours de sa blessure à la main) et préféra scratcher. Le double dames fut l'apanage des joueuses anglaises, Miss Holman-Mme Satterwaite, dont la régularité dans ce genre d'épreuve eut facilement raison du jeu plus brillant de nos représentantes. Elle battirent en finale Mmes Golding-Vaussard.

Constatons avec plaisir que le public se rendit nombreux chaque jour à Saint-Cloud, car un sport ne fait des progrès que d'après l'intérêt que l'on lui porte et le tennis fut un peu négligé àce point de vue, surtout cet hiver, aux championnats du monde (courts couverts).

Les joueurs français jouent en ce moment à Wimbledon les championnats du monde sur herbe, où nous espérons, sinon les voir triompher, car la tâche sera très dure, au moins défendre honorablement nos couleurs.



UNE VOLÉE BASSE DU NOUVEAU CHAMPION

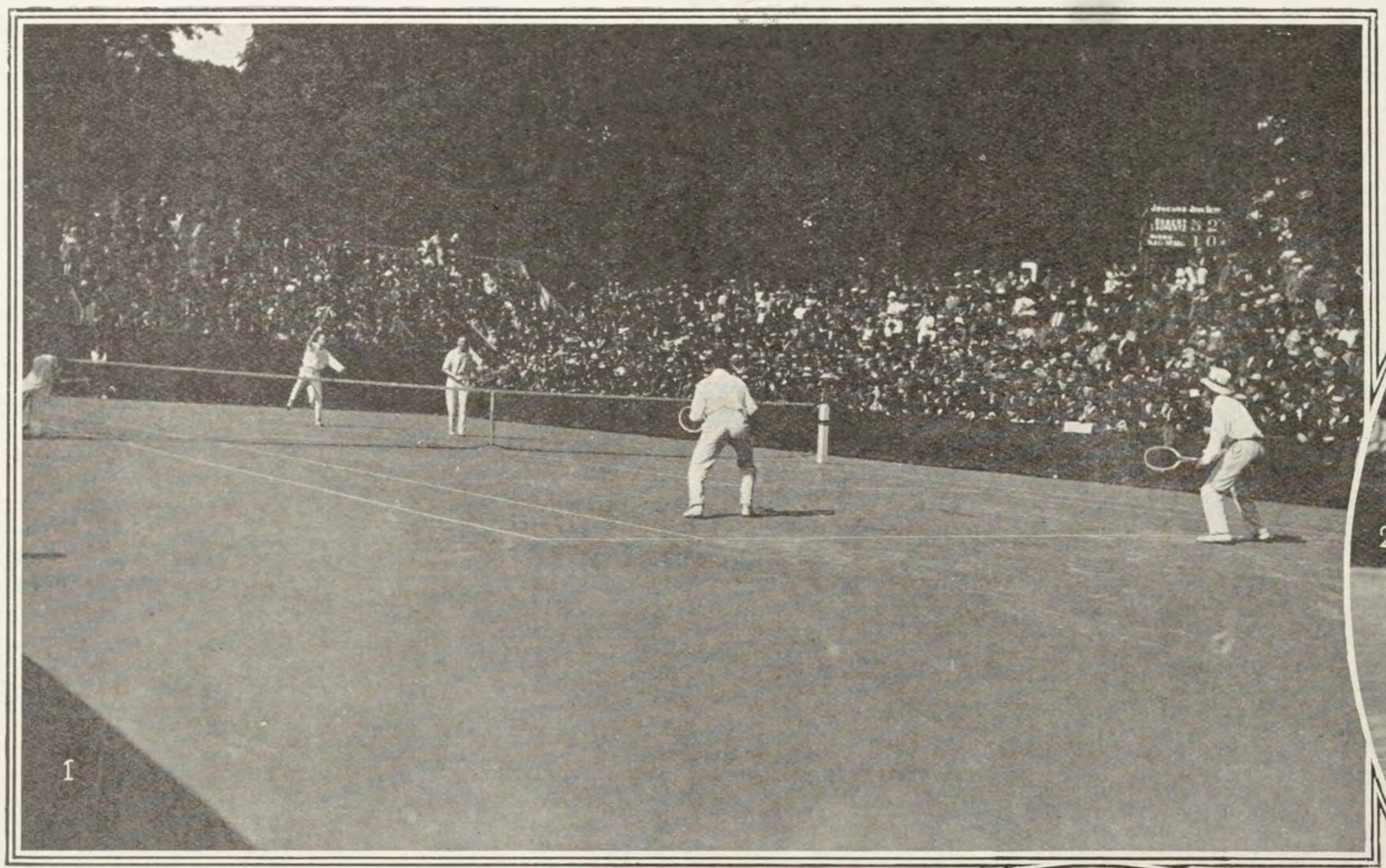
W. Laurentz, étourdissant de brio réussissait le triple évent en remportant trois championnats, le simple, le double et le mixte.

Miss HOLLMAN

Gagnante du championnat simple dames. Elle rencontrait dans la finale, la championnne espagnole, Mlle Subirana.

LE FINALISTE GOBERT

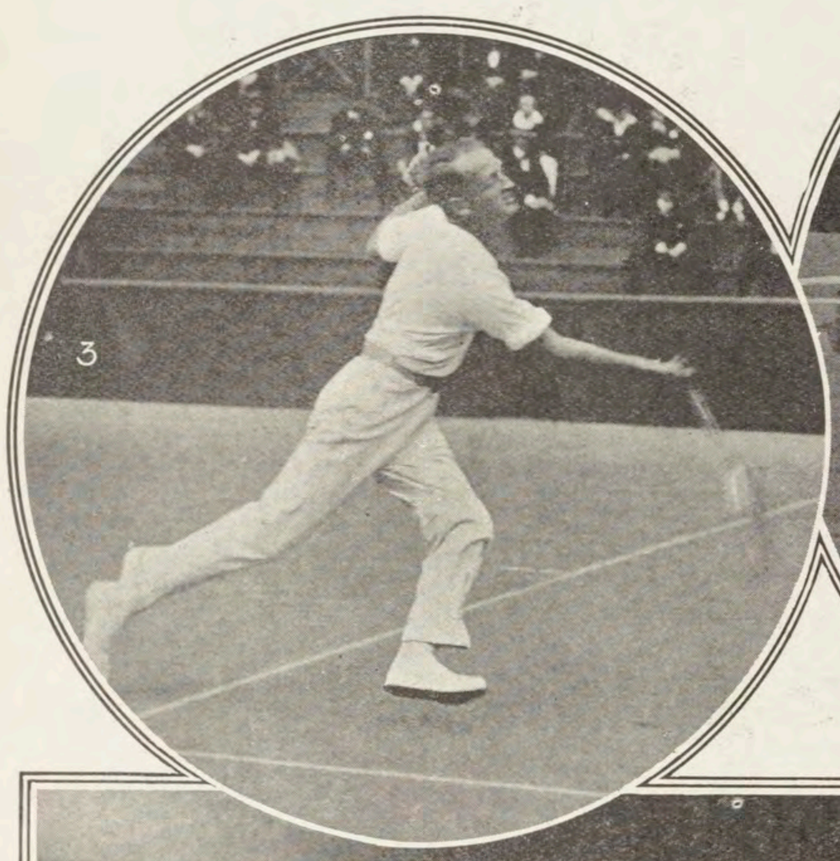
Le champion de France et d'Angleterre. courts couverts, rencontrait W. Laurentz en finale, Il se faisait éliminer en quatre sets très disputés.



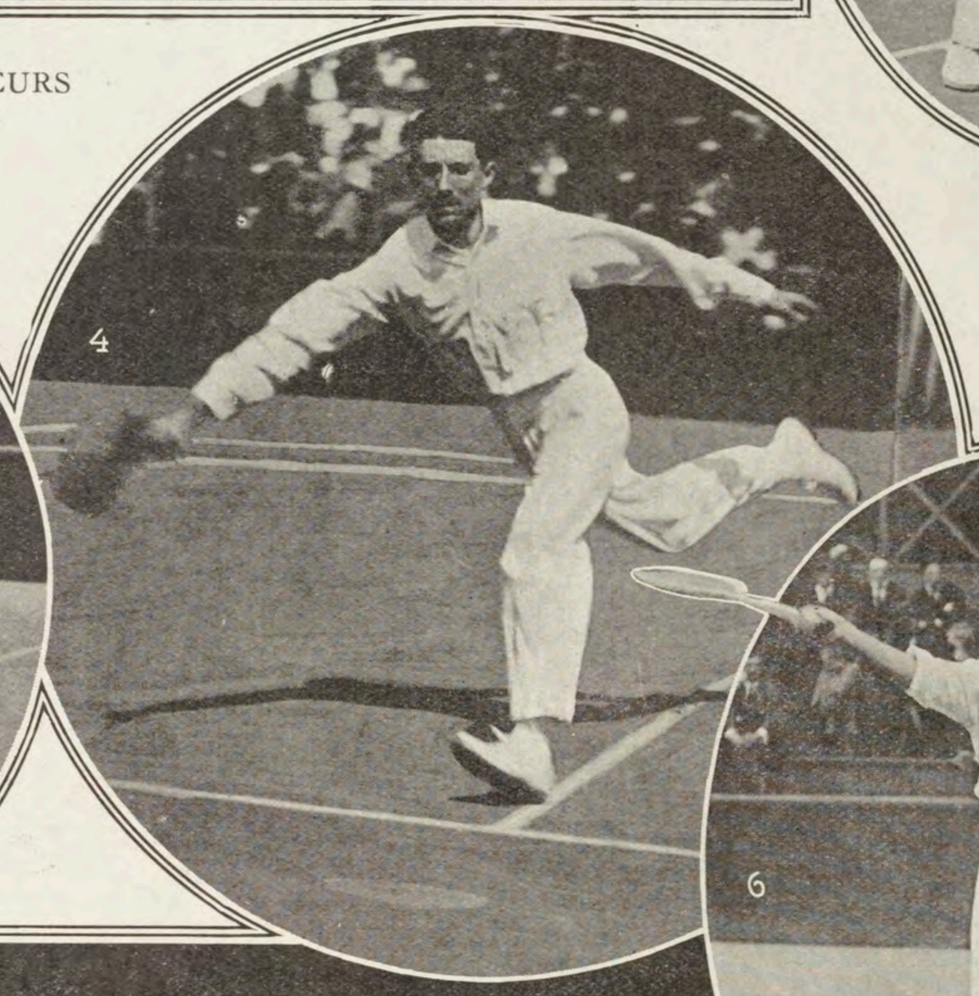
1

2

LA FINALE DU DOUBLE MESSIEURS



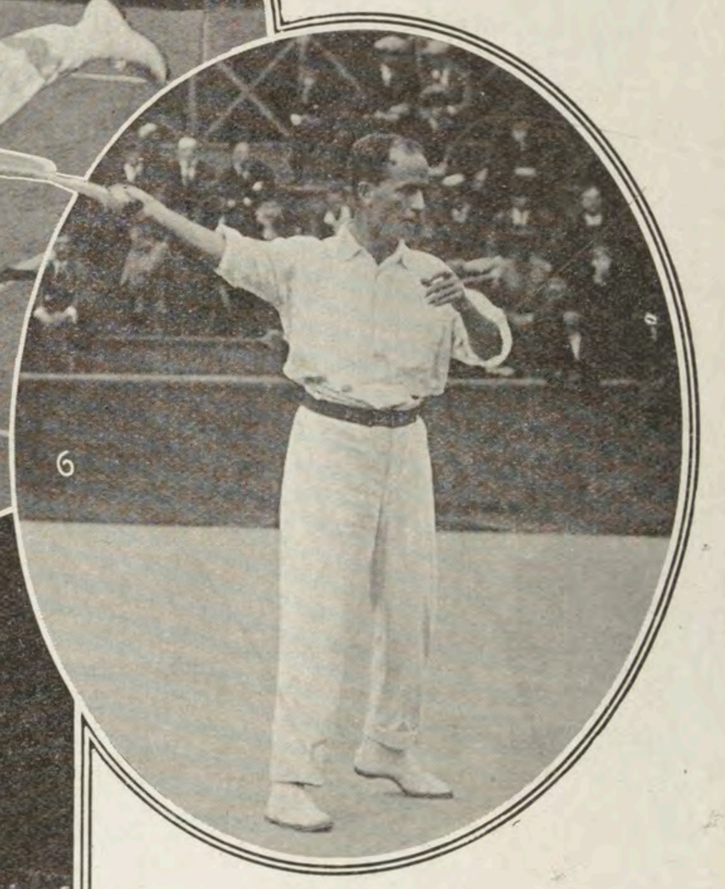
3



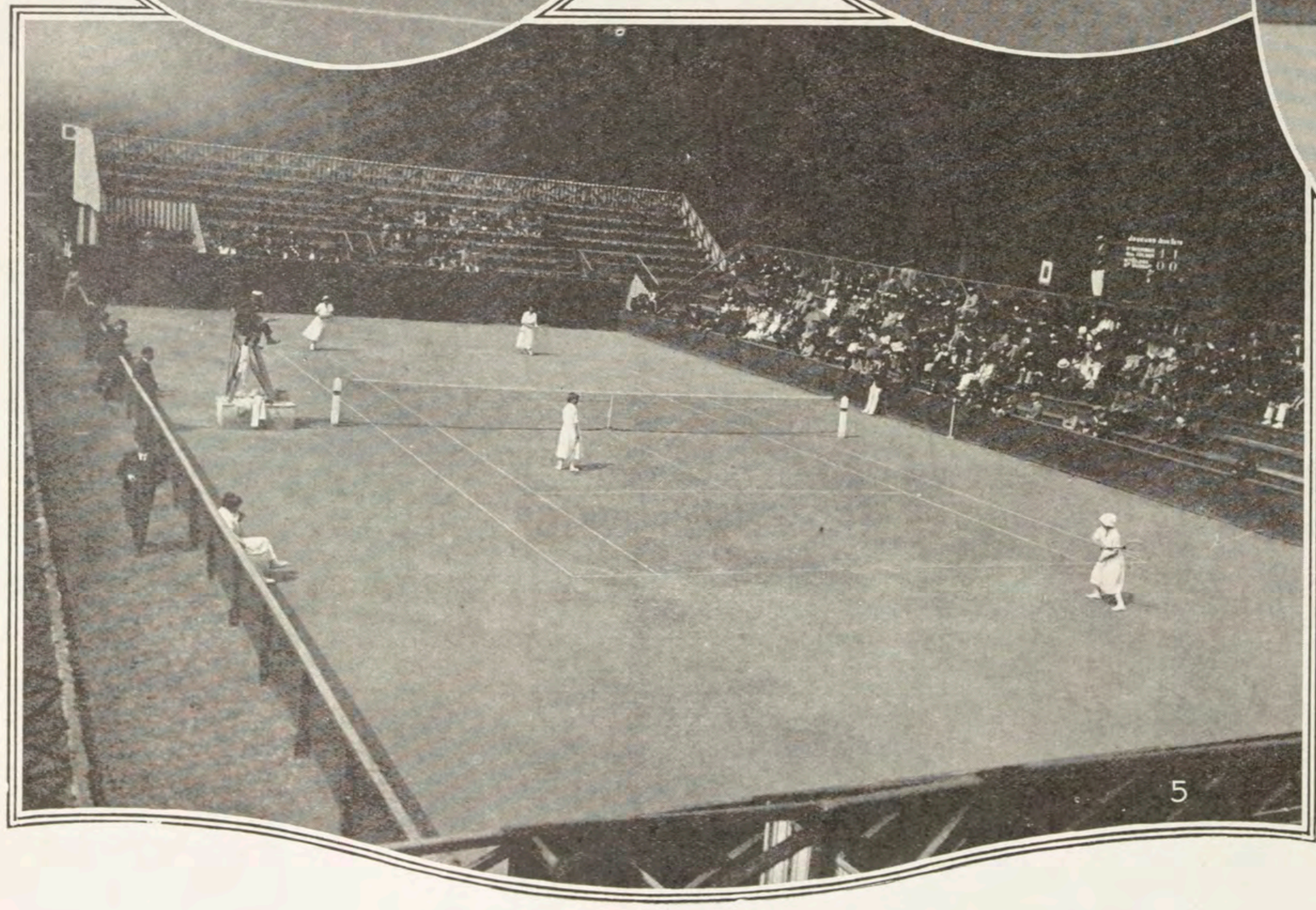
4

DAWSON

Au premier tour, Dawson se faisait battre par Mishu par 7-5, 6-2, 3-6, 6-1.



6



5

6. DOOD

Le représentant Sud-Africain se faisait battre par 3 sets à 0, par W. Laurentz, qui continuait ses succès.

3. WINSLOW

Champion Olympique 1912, Winslow, après sa victoire sur l'américain Nilles, succombait devant Gobert,

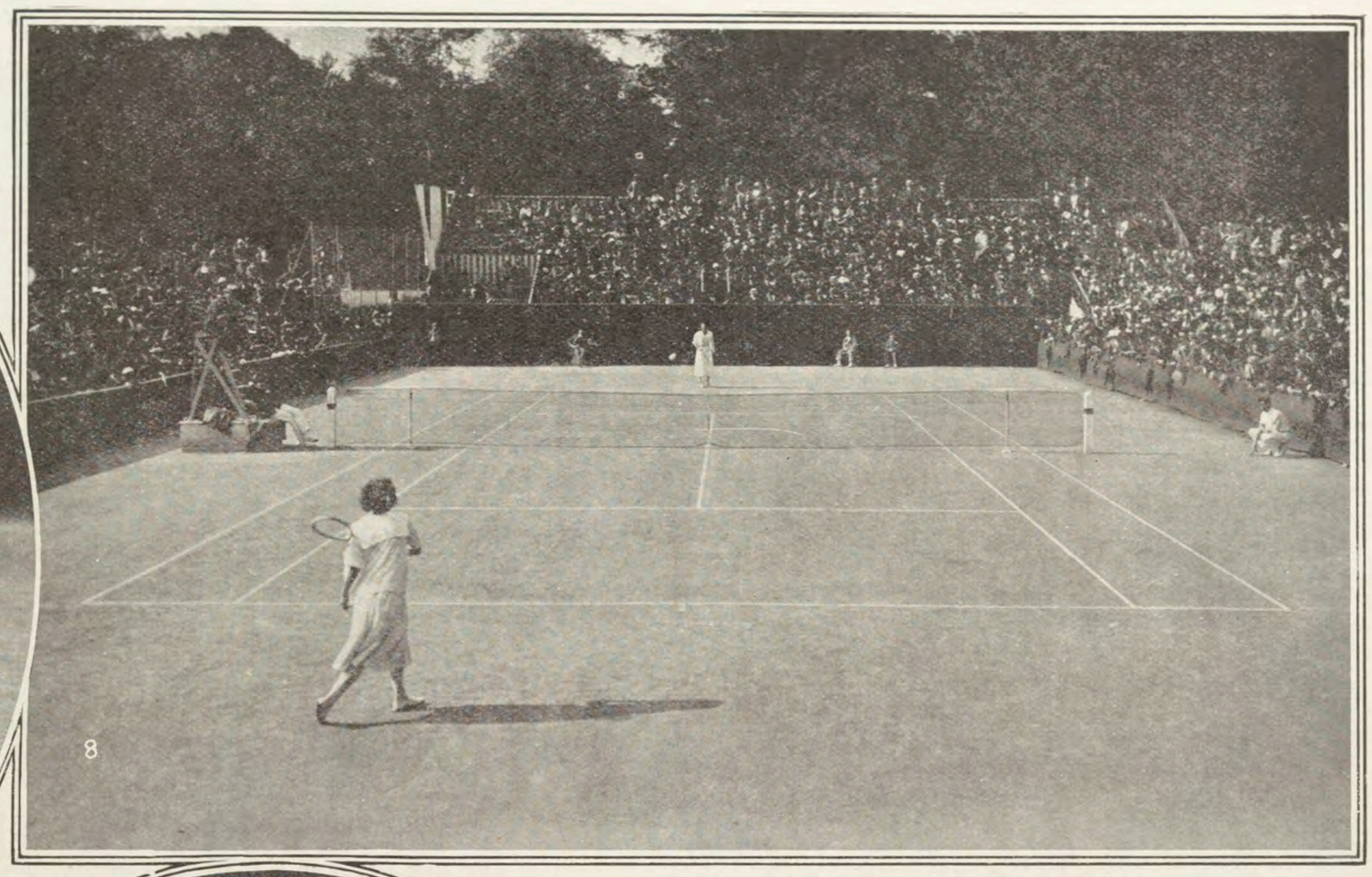
4. BRUGNON

Le jeune espoir français Brugnon ne put faire mieux que de prendre un set à Shimidtzu au premier tour.

5. LA FINALE DU DOUBLE DAMES

7

Mlle FONDARANA
Bonne joueuse de fond, Mlle Fondarana se faisait éliminer par Mme Vaussard.



8

LA FINALE DU SIMPLE DAMES

9

10

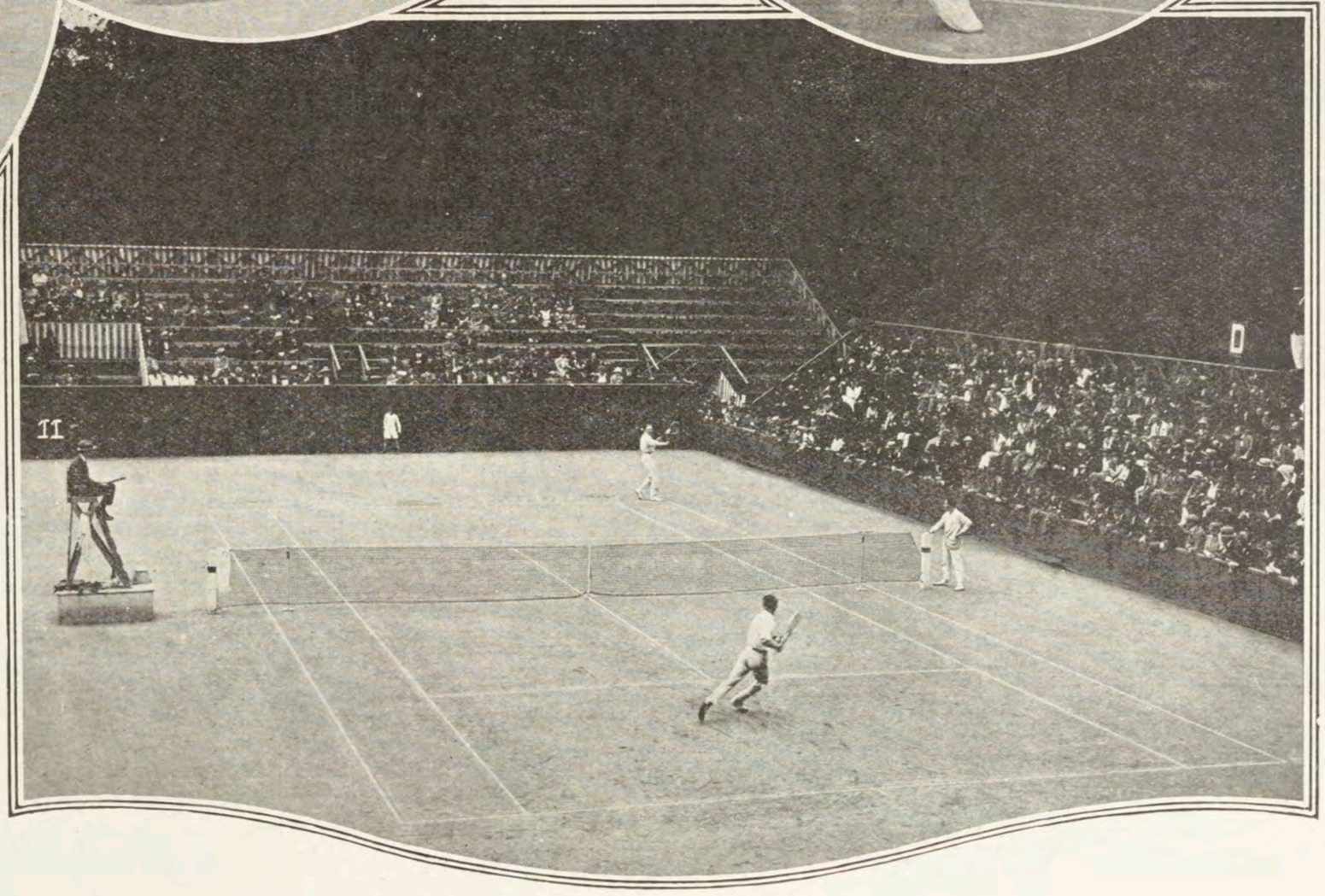
12

12. Mlle SUBIRANA
La championne espagnole fut la révélation du tournoi. Elle triomphait superbement de l'ancienne championne du monde, Mme Billout-Brodequis.

9. Miss SATTERTHWAITE
Après avoir triomphé de Mme Golding, Miss Satterthwaite se retirait.

10. Mlle S. AMBLARD
Mlle S. Amblard fit une partie très courageuse contre Miss Holmann, où elle succombait par 6-2, 4-2, 6-0.

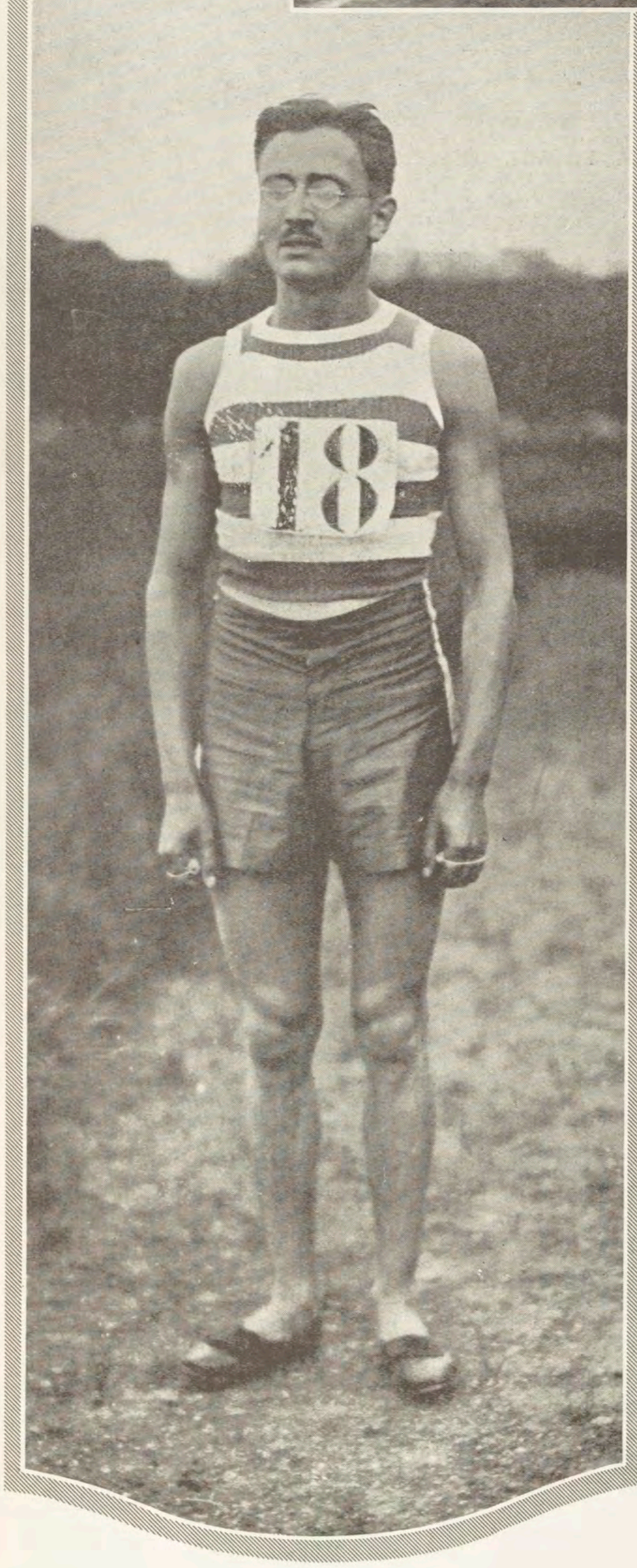
11. LA FINALE DU SIMPLE MESSIEURS



11

LE CHALLENGE DU MILLE

La classique épreuve du Mille qui n'avait pas été couru depuis la guerre s'est disputée à nouveau le 14 mai à Colombes. C'est René Burtin (à gauche) qui remporta la victoire en 4 m. 25 s., G. Heuet était second à 12 mètres, devant Guillemot et Vignaud. Le Métropolitan Club, dont c'était la rentrée, gagnait le challenge avec 7 points contre 18 au C. A. S. Générale et 20 au Racing Club.



AVANT les OLYMPIADES

Par le Docteur Bellin du Coteau,

Directeur Général de l'Entraînement Olympique.

Tout ce qui sera dit dans le cours de cet article a trait à la participation « athlétique » de la France aux Olympiades d'Anvers.

Quelle que soit la part réservée aux différents sports dans le stade ou ses dépendances, les sports purement athlétiques (courses, sauts, lancers) demeurent les seuls prétextes olympiques. Cette vérité historique est toujours bonne à redire : le yacht à voile et le tir au pistolet — pour ne parler que de ceux-là — sont comparses sans extrême importance.

CE QUI A ÉTÉ FAIT JUSQU'A CE JOUR. En un article précédent, la V. G. A. a présenté à ses lecteurs : les membres de la Commission de P. O. de Fleurac, Président, Poulenard, Ragueneau, Michel Renard, Bellin du Coteau, sélectionnés et vaincus des Olympiades antérieures.

Dès septembre 1919, cette commission avait élaboré un programme, établi le budget indispensable à son application et qui montait à *huit cent mille francs*.

Il n'appartient pas à la Commission du budget — fort heureusement pour elle, malheureusement pour le contribuable — de fournir en même temps que son rapport les fonds nécessaires. Démonétisés, nous nous préoccupâmes de battre monnaie. Des démarches furent entreprises; le résultat seul importe ; il doit être connu. Depuis le 15 avril 1920 la Préparation Olympique dispose d'une somme inférieure à *cinquante mille francs*.

La *Vie au Grand Air* n'est pas un journal de polémique et cet article n'a ni un but, ni une forme polémique. Cependant, dans le départage des responsabilités de l'échec auquel va la France, il nous semble nécessaire de souligner que le Gouvernement français n'a voulu produire aucun effort. Quant aux organismes représentant officieusement le Gouvernement, en ce qui concerne les jeux Olympiques, le moins que nous en puissions dire est que nous n'avons rencontré auprès de leurs mandataires qu'une indifférence marquée.

Ce fait regrettable a sa raison d'être dans des questions de personnes qui, en France, font obstacle à la réalisation de toute initiative, quelle qu'elle soit. Le sport hélas ! n'échappe point à ce défaut national.

Il nous sera permis également de souligner le manque de liaison absolu entre les nombreux pouvoirs qui assument la tâche olympique et la hiérarchie à compartimentation étanche qui filtre et retarde toute réalisation : la Commission de Préparation Olympique athlétique doit « rendre compte » au Comité directeur de l'Athlétisme. Celui-ci dépend du Bureau de la U. S. F. S. A., lequel pour prendre une décision de quelque importance consulte le Conseil de la U. S. F. S. A. Ne croyez point que le barrage des Commissions arrête là

LES SPORTS AUX TUILERIES

Le 9 mai, l'U, S. F. S. A. et notre excellent confrère, l' " Echo des Sports ", organisaient aux jardins des Tuileries une manifestation grandiose en l'honneur de l'athlétisme français. Les multiples épreuves, pour la formation de l'équipe parisienne du challenge Bessonneau, obtinrent un succès considérable auprès de la grande foule qui assistait aux performances de toute cette jeunesse française.

LA PRÉPARATION OLYMPIQUE

Les athlètes qui se distinguaient aux Tuileries remportaient quinze jours après un grand nombre d'épreuves aux Challenges Bessonneau de Strasbourg.

ses barbelés .Au-dessus, un certain nombre de juridictions suprêmes : Comité Olympique Français, puis Comité National des Sports, Office National, sans parler des Fédérations compétentes : Fédération Française de Football Association, d'Aviron, etc. On conçoit qu'il existe un temps mort appréciable entre l'élaboration des projets et le jour de leur réalisation.

Ajoutons, pour être complet que, par suite du service militaire, toute une partie de la jeunesse se trouve incorporée, dépendant du Ministère de la Guerre, cependant que les non-mobilisés, membres de Clubs Civils reçoivent les directives de leurs « propriétaires ». — Ce mot n'est pas trop fort quand on connaît l'obtuse mentalité de certains dirigeants.

C'est dans ce labyrinthe que se promène, pour se retrouver toujours au même point, malgré tous ses efforts de progression, la Commission de Préparation Olympique Athlétique.

Elle a accompli ce petit tour de force de ne pas démissionner, désirant garder le contrôle de ce qui n'est point fait et de ce qu'on aurait pu faire. Quand le temps sera venu, les procès verbaux de ses séances seront fertiles en enseignements.

CE QUI SERA — PEUT-ETRE — FAIT. Ce futur, entaché de réserve, est amplement justifié par l'exposé précédent. La France doit, une fois de plus, « se débrouiller » et lutter par ses propres moyens, qui sont nuls, contre la coalition. Débrouillardise à tir réduit puisque — en date du 15 mai 1920 — elle n'a pu déterminer l'ouverture d'une souscription, chose faite en tous pays, lesquels ont obtenu par ce procédé simple un budget de plusieurs centaines de mille francs, voire même de plusieurs millions.

Dans ces conditions tous nos projets de préparation olympique normale se trouvent réduits à néant et il nous faudra compter uniquement sur les habituelles réserves que nous possédons, sur le lot de vieux champions qui, n'en doutons point, feront honneur à leur passé sportif.

La sélection qui devait être faite parmi la jeunesse, au sein même de la masse, grâce à une propagande active, se trouve réduite à des proportions minimes. Nous devons signaler combien des épreuves organisées sur le type du Bessonneau sont susceptibles, tout en aidant à la vulgarisation sportive, de sélectionner le sujet d'élite. Le Mécène est à l'heure présente un phénomène extrêmement rare. Raison de plus pour souligner l'élégance de son geste. Grâce au Bessonneau, plusieurs milliers de jeunes gens venus au sport vont grossir le contingent des sélectionnés possibles. Regardons, avec un recul de quelques années et nous voyons apparaître la possibilité de la sélection vraie portant sur la population totale du pays, non sur une minorité déjà convertie.

L'armée possède des moyens d'action que le civil ignore. Par la force d'une circulaire ministérielle, transmise avec le respect qui lui est dû, toutes les classes actuellement sous les drapeaux vont participer à des Championnats qui, par étapes successives, conduiront en toute certitude à des révélations.

Incessamment, la commission de P. O. va donc posséder un lot d'olympiens possibles.

L'ENTRAINEMENT OLYMPIQUE. Qu'en fera-t-elle ? Évidemment elle s'efforcera d'en obtenir le maximum de rendement. Pour y parvenir, en présence de la détresse pécuniaire qui l'accable, elle se propose d'appliquer, dans la mesure de ses faibles moyens, le programme suivant :

1° De travailler en liaison avec l'élément militaire. Bien que l'armée soit également très démunie, elle possède cependant cet immense avantage, inconnu des athlètes civils et de leurs managers, que les Champions militaires et leurs entraîneurs, dégagés de tout souci matériel d'existence, peuvent se consacrer à la tâche qui leur incombe de préparer les Olympiades.

2° Les olympiens possibles seront sélectionnés au plus tôt et se complèteront peu à peu par les révélations saisonnières. L'établissement de cette liste a pour but d'imposer à l'équipe un entraînement raisonné et... raisonnable : la multiplicité des épreuves et des déplacements projetés par les Clubs aurait en effet pour résultat d'amener à Anvers en août 1920 une sélection hors de toute forme.

3° La date des Championnats de France, qui reste fixée au 18 juillet, permettra de commencer l'entraînement en commun, l'entraînement vrai, un mois avant le Meeting.

Il est assez pénible d'écrire de telles phrases : les proches Olympiades verront nos nationaux se présenter en état d'infériorité, dans l'impossibilité de soutenir la lutte à armes égales.

Nous avons dès longtemps signalé cette anomalie. En août 1914, la France connut pareille angoisse : il s'agissait alors du sort de la nation.

Aussi, philosophiquement, devons-nous à peine nous étonner que les Olympiades laissent calmes ceux qui dégageront leur responsabilité à Anvers au cours d'un des nombreux banquets parfaitement prévus et organisés.

ULTIMES PRÉCISIONS. Depuis la composition de cet article, un certain nombre de décisions importantes ont été prises, qui réalisent en partie certains projets envisagés dans les lignes qui précédent :

La liaison effectuée entre les pouvoirs athlétiques civils et militaires, permettra l'entraînement en commun du " bloc olympique français ".

La P. O. est en marche. Nous nous efforcerons de la mener à bien, car si la France est, par excellence, le pays de la critique acerbe, elle est aussi celui de tous les dévouements.

Dr BELLIN DU COTEAU.

LES JOURNÉES

LE 83 MÈTRES HAIES DAMES

Mlle Thérèse Brulé, de " Femina Sports ", remportait la course de haies devant Mlles Briard et Beuns. Mlle Delapierre, arrivée première, était distancée pour avoir renversé plusieurs haies.

PENDANT LE 800 METRES RELAIS

Les équipes de Paris, de Normandie, de Haute-Normandie, d'Atlantique et d'Armagnac parvinrent à la finale. Le team de Paris composé de Tirard, Féry, Renard, Biget, gagna en 1 m. 32 s.

Chaque année, dans toute la France, ont lieu les éliminatoires des « Journées Bessonneau » : les champions de ces éliminatoires viennent disputer les finales qui eurent lieu cette année, à Strasbourg, les deux jours de la Pentecôte,

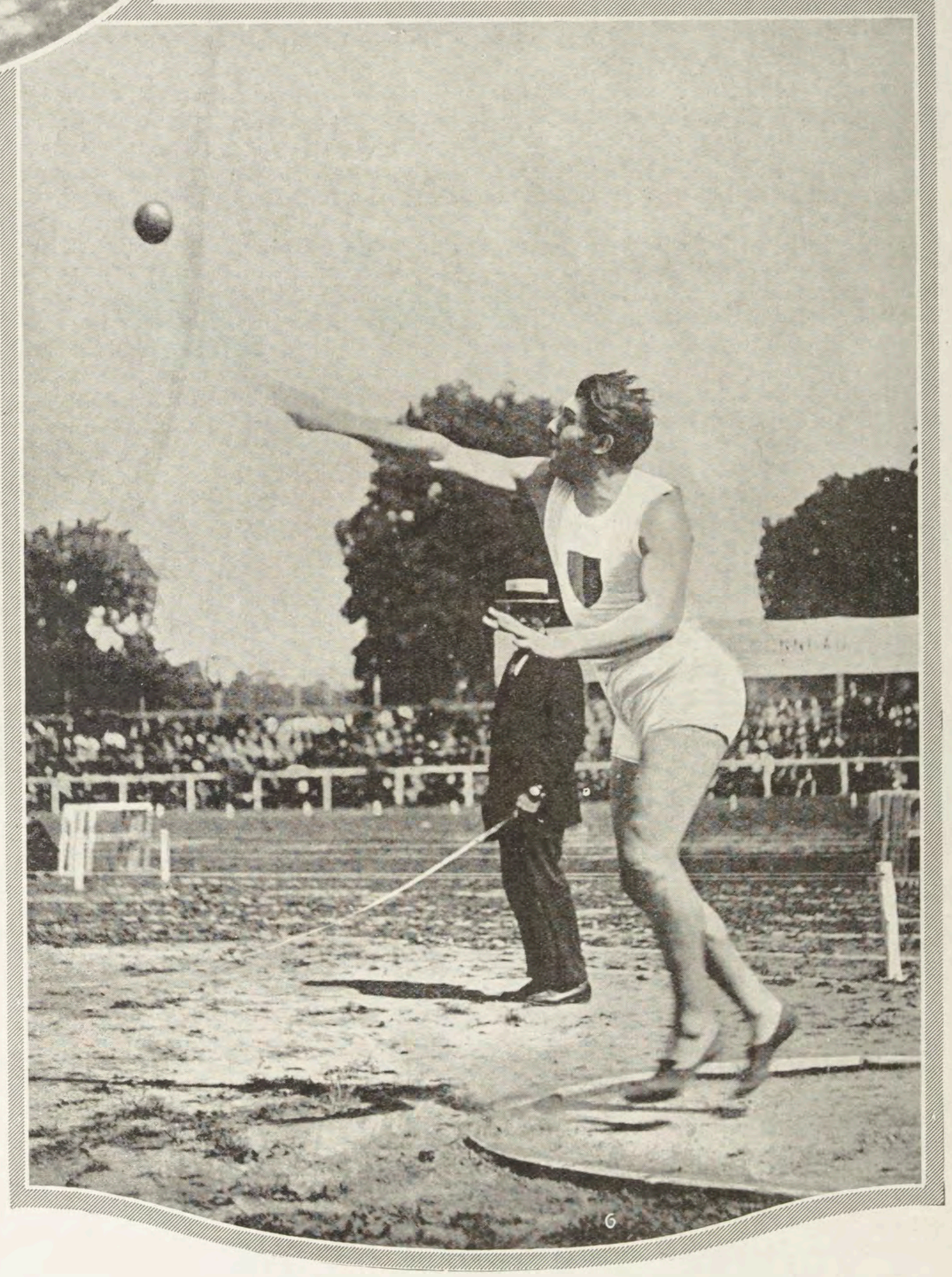
Plus de 20.000 jeunes gens ont pris part aux éliminatoires et 600 athlètes masculins et féminins se rendirent à Strasbourg, aux frais de M. Bessonneau, pour y disputer les finales.

Comme nos gravures le font voir, non seulement les sociétés sportives masculines y ont été représentées, mais aussi de nombreuses sociétés féminines qui, à la force et à l'agilité, ont joint, par des démonstrations de danses rythmiques, la souplesse et la grâce.

Pendant ces deux jours, sur le terrain de Tivoli, jeunes filles et jeunes gens, ont pris part aux divers concours sous les regards intéressés d'une foule nombreuse et attentive, qui n'a pas cessé, un seul instant. d'applaudir aux efforts et aux succès des athlètes.

Il est à souhaiter que, grâce au geste de M. Bessonneau, toute notre jeunesse comprenne qu'il est indispensable pour notre pays, « de faire du sport », et que dès à présent se commence partout l'entraînement méthodique, indispensable.

Félicitons M. Bessonneau de son initiative merveilleuse qui lui permet, malgré qu'il soit absorbé, tant par ses multiples occupationrs d'industriel, et d'homme d'affaires, que par son mandat de député de Maine-et-Loire, de trouver encore le temps nécessaire pour s'intéresser au développement de la race française.



PAOLI LANCE LE POIDS

Notre grand athlète Paoli réussissait au cinquième jet à battre son record qui est de 13 m. 76. Il jetait le poids à 14 m. 40. Hélas! après cette performance, le poids qui fut pesé accusait une différence de 300 grammes, annihilant ainsi toute la régularité de cet exploit.

3

ALI KAHN
Dans la finale du 100 m. Ali Kahn réussissait le beau temps de 11 sec. 1/5. Sempé était second devant Levillain.

4

5

LE SAUT A LA PERCHE DE FRANQUENELLE
Franquenelle dans une forme exceptionnelle fournissait une exhibition remarquable de saut à la perche où il franchissait 3 m, 70.

Mlle MANGARS, SAUTE 1 M. 35.
Dans le saut en hauteur Mlle Mangars du Club Académia de Chartres, battait ses adversaires en passant la barre à 1 m. 35.

1. E. LAFITTE, LE VAINQUEUR

E. Lafitte, du golf de Biarritz, a triomphé de ses adversaires dans le championnat. Dès le premier jour, il était en tête devant M. Daugé et J. Gassiat. Lafitte accentuait son avance et terminait avec 4 d'avance sur le second J. Gassiat.

2. LE SECOND, J. GASSIAT

Second à 1 point du vainqueur après la première journée, J. Gassiat succombait par 4 points à la fin du championnat.

3. U
R. Gommier prenait la troisièn
vainque

Le Championnat de France professionnels

Le championnat des professionnels français, créé et subventionné par la Société de La Boulie, quelques années avant la guerre, a été disputé de nouveau pour la première fois depuis 1914 sur son terrain du Golf de Paris les 10 et 11 mai. En raison des circonstances, les sommes offertes pour cette épreuve avaient été augmentées et 3.500 francs ont été attribués aux huit premiers, le vainqueur recevant un prix de 1.000 frs. Le concours fixé d'abord au 31 mai avait été avancé de trois semaines à la demande de J. Gassiat et de Arnaud Massy qui devaient partir en Angleterre, s'étant classés dans les éliminatoires du Grand Prix offert par le *Daily Mail*.

Malheureusement, Massy, par suite d'une chute dans son escalier à la veille du concours ne put y prendre part. Son absence est d'autant plus à regretter qu'il vient de montrer de nouveau toute sa valeur en Ecosse dans le tournoi de Gleneagles qui s'est terminé le 27 mai ; il a figuré dans la finale après avoir battu tous ses concurrents ; ce n'est que dans cette finale qu'il fut battu par G. Duncan, le célèbre professionnel écossais du Hanger Hill Golf Club ; il a gagné le second prix d'une valeur de 5.000 francs ; cette performance le met de plus en plus en vue pour le concours du *Daily Mail*.

Le championnat des professionnels français, malgré l'absence du champion du monde de 1907, n'en fut pas moins très intéressant : il réunit dix-neuf concurrents et il fut brillamment gagné par E. Lafitte, de Biarritz, avec un total de 309 ; J. Gassiat de Chantilly se classant second avec 313 et R. Gommier, de La Boulie, troisième avec 317 ; l'état de santé de ce dernier, très éprouvé par les fièvres paludéennes, à la suite de la guerre, ne lui a pas permis de donner toute sa mesure.

Nous aimons à remarquer, avant d'entrer dans les détails de ce tour-

GOLF

IVE DE R. GOMMIER
ce dans le championnat avec 317 contre 309 au
313 au second, J. Gassiat.

4. RENÉ GOLIAS
René Golias, de La Boulie, se classait quatrième ex-æquo avec M. Daugé et C. Gassiat. Tous trois faisaient 318.

5. M. DAUGE, DE BIARRITZ
M. Daugé, dont les drives ont une longueur exceptionnelle, était second à la fin du premier jour, à égalité avec J. Gassiat. Il se faisait dépasser et terminait quatrième.

7. C. GASSIAT, CLASSÉ 4e
Comme René Golias et M. Daugé, C. Gassiat terminait avec 317 et se classait 4e.

6. LES OFFICIERS DE L'ÉCOLE DE JOINVILLE AU CHAMPIONNAT
Au cours de la première journée, 80 officiers supérieurs de l'Ecole de Joinville sont venus assister à une démonstration de golf.

noi, les brillants états de service au cours de cette longue et glorieuse guerre de tous ces professionnels français ; G. Golias, de La Boulie, aviateur, Croix de guerre ; M. Cavalle, professionnel, résidant de La Boulie, Croix de guerre ; R. Golias, de La Boulie, Croix de guerre ; Guénin, Croix de guerre ; A. Gassiat, de Biarritz, Croix de guerre ; S. Dubois, de Biarritz, Croix de guerre ; Armand Massy, Dombondiac, A. Gassiat, blessures, etc., etc.

Yves Botcazou, le célèbre manchot, que l'armée ne pouvait réclamer, a seul été à même de rester à La Boulie après 1914 et il y a rendu les plus grands services par son expérience et son intelligence du sport où il a réussi à devenir un bon joueur scratch à force d'énergie et de volonté, quoique n'ayant commencé à s'y entraîner qu'à vingt ans passés ; ses qualités de joueur et de professeur ont tellement frappé les amateurs américains venus pendant la guerre qu'il fut invité l'année passée par l'un d'eux à aller en Amérique prendre part contre d'autres manchots à des matches dont il gagna un grand nombre ; il a un jeune fils de quatorze ans dont le jeu est plein de promesses et dont Lord Northeliff, vice président d'honneur du Comité du Golf de Paris a remarqué le brillant style ; aussi vient-il de se charger du complément de son éducation générale et sportive en l'invitant à un séjour de six mois en Angleterre.

La Boulie est d'ailleurs fière d'avoir, comme Biarritz, formé de nombreux professionnels dont les plus brillants sont Gommier déjà cité et les deux frères Golias. *(Voir suite page 44.)*

LA FINALE DE LA COUPE D
FRANCE D'ASSOCIATIO

FOOTBALL-ASSOCIATION

Le C.A. Paris gagne la Coupe de France

Par Gabriel Hanot.

114 clubs ont participé aux matches de la Coupe de France, dont la finale s'est jouée sur le terrain du Stade Bergeyre à Paris, le 9 mai, entre le Havre Athletic Club et le Cercle Athlétique de Paris. Environ 10.000 spectateurs assistèrent à cette partie, qui donna au vainqueur, en plus de la Coupe de France, le titre de champion de France.

Le C. A. P. remporta l'épreuve, comme on s'y attendait, mais pourtant beaucoup moins facilement qu'on ne l'aurait cru. Les Havrais, en effet, bien que privés par suite de blessure ou de maladie, de trois de leurs meilleurs joueurs, Rénier, Sheldon et Harrison, se défendirent avec un courage et un bonheur qui leur valurent des applaudissements unanimes. Obligés de jouer, pendant la plus grande partie du match, dans leur propre camp, ils brisèrent maintes attaques, bloquèrent maints shots, évitèrent au dernier moment des buts presque réussis. Ce ne fut pas seulement le gardien de but havrais Drancourt qui s'illustra dans cette tâche, ce furent aussi les arrières et particulièrement Gibon, ce furent en outre les demis, tel Merieult, et parfois même les avants repliés

3. Le Havrais Gibon passe la balle en arrière à son gardien de but qui la renvoie aux avants.
5. Le Parisien Gravier aux prises, à proximité des buts adverses, avec la défense havraise.

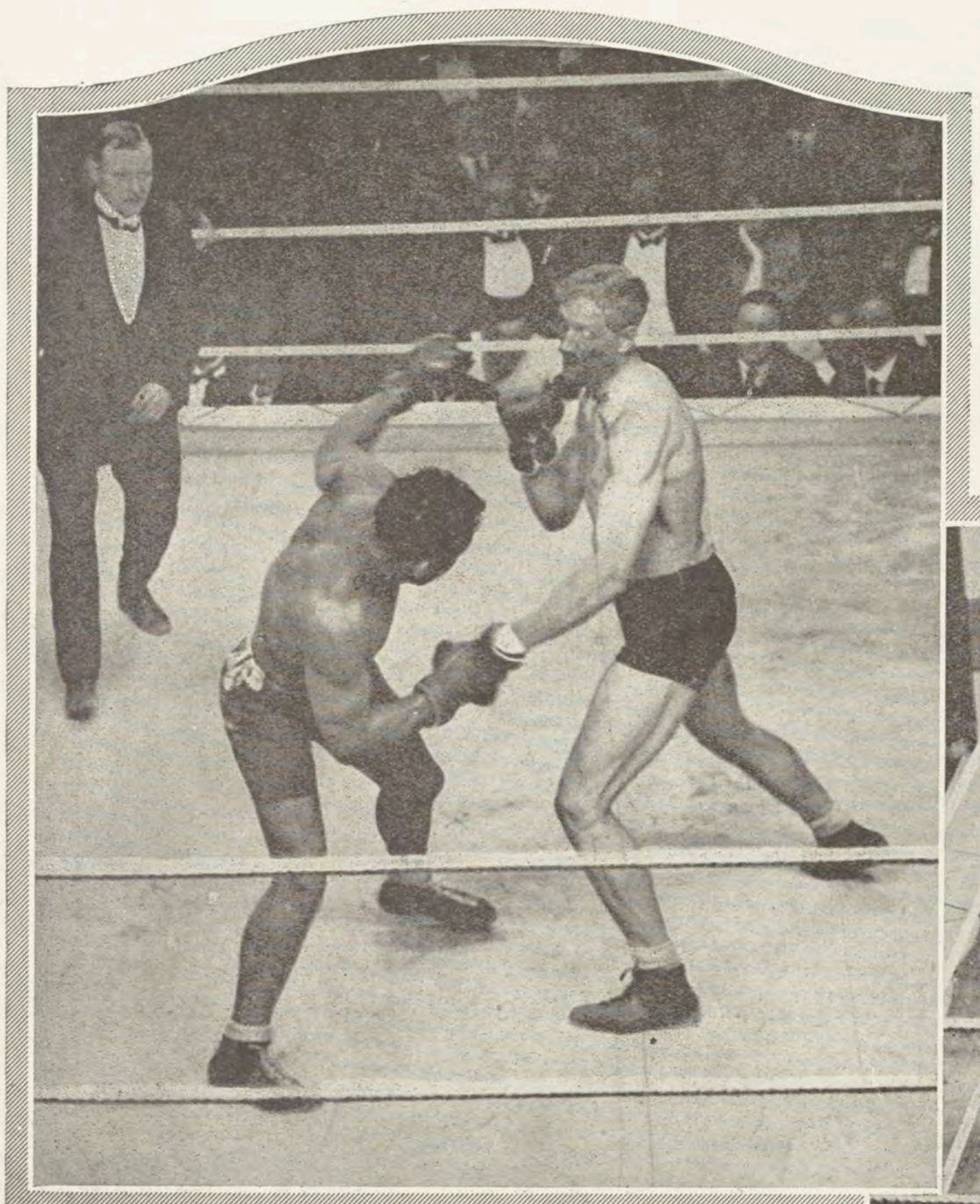
uelques phases du match Cercle hlétique de Paris-Le Havre Athle- Club, qui comptait pour la finale la Coupe de France et le titre de ampion de France. 1. Un des beaux nombreux arrêts du gardien de t havrais Drancourt, qui ne commit cune faute. - 2. Le Parisien Poulain tte avec le Havrais Mérieult (de ce) pour la possession de la balle. L'avant Parisien Pache, qui fut l'a- nateur de toute son équipe, s'ap- ête à passer à son ailier Dupé.

en hâte. Une telle ardeur et un esprit d'équipe et de club si puissants méritaient leur récompense : elle vint, dès le début de la deuxième mi-temps, sous forme d'un but marqué à l'actif du Havre Athletic Club par l'intérieur gauche Thorel à la suite d'un centre de l'ailier droit Blouin. C'était le premier but de la partie. Il fit naître de grandes espérances dans le cœur des partisans du Havre, venus à Paris pour encourager leur équipe.

Malheureusement pour ces « supporters », de tels espoirs, pour légitimes qu'ils fussent, ne devaient pas, ne pouvaient pas se réaliser. Le onze du Havre, inexpérimenté, jeune, sans qualités physiques exceptionnelles, était condamné, tôt ou tard, à succomber sous la pression de l'équipe parisienne, qui comportait soit des vétérans comme Mesnier, Dreyfus, Bigué, soit des joueurs très brillants comme Bard, Pache, Poulain, Vanco. Le C. A. P., malgré l'infériorité de ses deux ailiers, avait réussi, au cours des parties éliminatoires de la Coupe de France, à se débarrasser d'adversaires redoutables comme le Red Star, de Paris, et la Vie au Grand Air du Médoc, de Bordeaux. Il se présentait donc, devant le H. A. C., plein de confiance en lui-même et dans une forme excellente. Il le prouva, dès le coup d'envoi, en se cantonnant près des buts adverses et en livrant des assauts répétés à la défense et au gardien du Havre. Ce fut justement là sa faute : le C. A. P. aurait dû tempérer son désir de vaincre, dissimuler sa supériorité technique et tactique, donner de l'air au camp opposé et, pour ainsi dire, reculer pour mieux sauter. En attirant les Havrais hors de leur repaire, ils auraient trouvé le chemin libre pour y envoyer plus sûrement la balle et s'attribuer ainsi une victoire moins juste que celle de 2 buts à 1. Car les Parisiens ne marquèrent que 2 buts, — dont 1 sur penalty, — par l'intermédiaire de Bard.

Le match fut passionnant, disputé, et « excitant » suivant l'expression des Anglais. La lutte du courage et de la science, de la volonté et du savoir-faire, fut telle que jusqu'à la dernière minute le résultat fut incertain. Si la victoire du C. A. P. consacre la grande valeur de cette équipe, elle ne diminue en rien le onze du H. A. C., à qui on peut faire confiance pour les rencontres de la saison prochaine.

BOXE

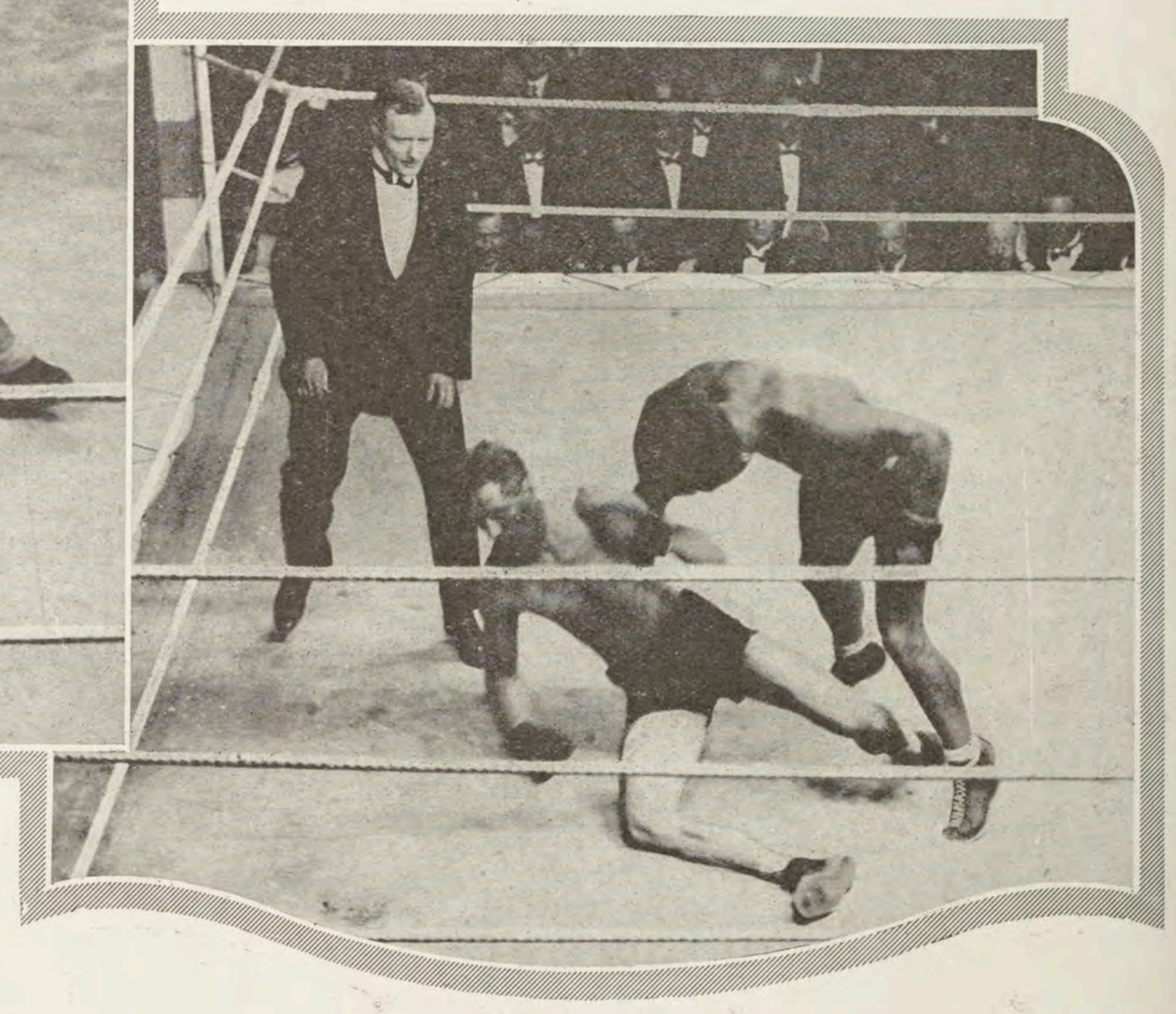


PENDANT LE COMBAT

Bombardier Wells vient d'être touché à la bouche et saigne abondamment. A droite. Au troisième round, Beckett harcelait son adversaire et sonnait ce dernier à la machoire. Il réussissait un nouveau gauche à la pointe du menton qui envoyait le challenger au plancher pour le compte.

LE MATCH JOË BECKETT-BOMBARDIER WELLS

Le 10 mai, à l'Olympia de Londres, Bombardier Wells a tenté de reprendre à Joë Beckett, détenteur actuel, le titre de champion d'Angleterre toutes catégories qu'il avait perdu il y a un an. Malgré toute sa science et son courage, Bombardier Wells succombait après 3 rounds de bataille acharnée. Touché durement au premier round, il allait à terre au deuxième et descendait pour le compte au troisième.



CHAMPIONNATS ET CHAMPIONS

Par Jacques Mortane

VRAIMENT la guerre a modifié bien des choses et amélioré quelques gens. Ainsi Jeff Smith, très brillant boxeur jadis, semble être devenu un véritable champion, malgré un style qui ne sera jamais très attrayant. C'est un incomparable ouvrier, mais non point un artiste. Son travail est extrêmement efficace, mais ne procure pas de ces moments d'émotion que nous ont fait connaître les Carpentier, les Willie Lewis, les Joe Jeannette. L'Américain a eu facilement raison de notre champion poids moyen Balzac. Les sportsmen espéraient que notre représentant durerait plus longtemps. Trois rounds, c'était peu. Mais la longueur d'un combat ne prouve pas toujours sa valeur et nous devons rendre hommage au courage du Français, qui, malgré son titre, n'a pas tout à fait la classe internationale comme nos champions Carpentier et Ledoux. Nous ne pouvons tout avoir !

Le champion de France poids léger, Papin, pour ses débuts en Amérique, fut opposé à un homme de grande valeur, Lew Tendler, qui le mit hors de combat en six reprises, commençant à l'expédier au sol à partir du second round. Le Français n'était pas encore assez acclimaté. Sa première apparition devant le public américain l'intimida et Descamps lui avait enfin choisi un adversaire d'une classe voisine de celle de Benny Leonard. C'était exagéré !

Donc, déception avec notre champion poids moyen et notre champion poids léger. Le mi-moyen Francis Charles appartiendra-t-il à cette catégorie ou à celle des deux aspirants au titre mondial. Sa victoire sur Prunier, à Boulogne-sur-Mer, permet d'avoir de l'espoir. Mais suffit-elle ? Attendons des combats plus péremptoires contre des Anglais et des Américains de valeur. Il ne faut pas s'emballer !

Un autre boxeur qui semble s'être amélioré depuis la guerre est le blond Américain Frank Moran. Celui-ci qui n'avait jamais impressionné le public parisien, loin de là, jongle avec ses rivaux en Angleterre. A-t-il progressé ou ses adversaires sont-ils vraiment inférieurs ?

Seul Bombardier Wells montre toujours qu'il est le même, hélas ! Malgré sa science indéniable, il vient encore d'être battu par Joë Beckett. Les deux champions d'Angleterre, que Carpentier battit en moins de trois minutes l'un et l'autre, se sont rencontrés et le bull-dog Beckett confirma aisément sa première victoire, ce qui permet de supposer que l'infortuné Wells se laisse toujours influencer par le rival qui l'a déjà vaincu.

J'ai dit plus haut que le championnat de France poids mi-moyen entre Francis Charles et Prunier s'était disputé à Boulogne-sur-Mer où il remporta un succès mérité. Ce fut enfin de la magnifique bataille.

Il en était de même quinze jours plus tard à Londres, où notre champion national, Charles Ledoux, rencontrait Jin Higgins, successeur de Tancy Lee, au titre de champion d'Angleterre des poids bantams. Le titre de champion d'Europe, détenu par Ledoux, était en jeu. Durant onze reprises ce fut le combat acharné entre les deux as nationaux. Ch. Ledoux usait petit à petit son homme et terminait la bataille au milieu de la onzième reprise en knock outant son adversaire.

Les Parisiens peuvent être jaloux, car il est à remarquer, hélas ! que, plus nous allons, plus les séances ne laissent que d'amers regrets aux spectateurs. Les combats qui, sur le papier, semblaient attrayants, ne présentent pas l'intérêt espéré ou se terminent d'une façon inattendue, non sportive et décevante. Aussi la foule commence-t-elle à se lasser et se réserve-t-elle pour les soirées où réellement elle assistera à de la belle boxe, comme avant la guerre. Je crois qu'elle devra être patiente !

CYCLISME

LA QUALITÉ DES CHAMPIONS

PARIS-TOURS-BORDEAUX-PARIS
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

Le lecteur sera étonné de trouver ma signature à la fin de cet article. Depuis de longs mois, il avait coutume de lire dans la *Vie au Grand Air* les études si documentées, si techniques de mon collaborateur et ami J. C. Sels, l'un des journalistes connaissant le mieux le sport cycliste. Hélas ! Sels, victime du devoir, a trouvé la mort, on le sait, dans un accident d'automobile, alors qu'il étudiait et préparait le parcours d'une grande épreuve, organisée par notre confrère le *Journal*.

Celui dont nous regrettons du plus profond de notre cœur la disparition était le véritable historien du cyclisme et, entre tant de qualités, nous ne saurions trop parler de sa loyauté et de son impartialité parfaites. Il avait une haute conscience de sa mission et n'aurait jamais abdiqué son indépendance. Il ignorait l'art de farder l'équité et se refusait à modifier son jugement, son intérêt dût-il en souffrir. Admirons cette mentalité ! Ils sont si rares ceux dont les articles reflètent toute la pensée ! N'est-ce pas pourtant la vertu maîtresse du journaliste digne de ce nom ?

Le sport a fait une perte cruelle : Sels l'honorait, et lui, qui tant de fois fut l'avocat écouté des causes justes concernant les coureurs, n'eut à son enterrement que quatre ou cinq étoiles du cyclisme. Reconnaissance, tu n'es bien qu'un vain mot !

Nous adressons nos condoléances émues à la famille de notre regretté collaborateur, de cet excellent Sels qui suit dans la tombe notre ancien chef de la rubrique cycliste, autre lumière du sport, le Dr Deschamps de Roy-Hébert.

ABONDANCE DE BIENS NUIT. Les courses sur route ont été nombreuses en mai. Les organisateurs auraient peut-être avantage à se consulter les uns les autres avant d'établir leur calendrier. La concurrence est nuisible et fâcheuse. Telle épreuve qui aurait remporté un vif succès et vu au départ la presque totalité des champions n'est disputée que par quelques régionaux dans l'indifférence générale. Pourquoi ne pas échelonner les compétitions routières d'une façon plus logique depuis Pâques jusqu'à la fin de septembre. Le retentissement serait plus grand et les étoiles pourraient y prendre part.

Ah ! si l'abondance avait pour but de faire naître de nouveaux « as », ce serait parfait, mais là n'est pas le cas. Au contraire, une lutte ardente se livre entre organisateurs pour racoler l'engagement d'hommes de classe qui, dans le cas, ne savent pas de quel côté leur cœur balance.

Nous ne citerons qu'un exemple. Prenez la journée du 23 mai et examinez le nombre d'épreuves sur route importantes courues en l'honneur de la Pentecôte : c'est Paris-Nancy, organisé par le *Petit Journal* et l'*Est Républicain* qui, à une autre époque, aurait réuni au départ d'autres champions que Barthélemy. Le vainqueur Bellenger trouva ainsi le moyen de se confirmer, ainsi que le régional Rich — c'est la première étape du tour de Belgique qui n'a que des concurrents belges, alors que Français et Italiens n'auraient pas négligé cette épreuve; — c'est le départ du tour d'Italie avec Jean Alavoine et M. Buysse, à part les Italiens ; c'est le circuit de Provence avec Francis Pélissier ; c'est enfin Paris-La Flèche réservé aux amateurs.

Le résultat de cette débauche de sport est que la seule victime de qualité est le cyclisme. L'intérêt est dispersé. Les luttes sont moins angoissantes et la possibilité des révélations est réduite, car « à vaincre sans péril... » Ne vaut-il pas mieux en effet finir dixième derrière Christophe, Alavoine et autres Pélissier que deuxième ou troisième derrière des coureurs de seconde catégorie.

Que les organisateurs consentent à s'entendre. Ils y réussiront facilement si leur désir est de travailler pour la cause sportive. Ce dont nous ne voulons pas douter.

CHAMPIONS D'AUJOURD'HUI ET DE JADIS. C'est ainsi que nous sommes amenés à poser une question à laquelle nous invitons nos lecteurs à répondre, s'ils veulent bien réfléchir sérieusement quelques instants.

Les champions routiers d'aujourd'hui valent-ils ceux d'avant-guerre ? Petit-Breton, Lapize, Faber, Trousselier, etc. ont-ils trouvé de dignes successeurs en H. Pélissier, J. Alavoine,

CHRISTOPHE DANS PARIS-TOURS

Après sa place de second dans Paris-Roubaix, Christophe gagnait l'épreuve Paris-Tours. En haut, le peloton de tête sur la route de Vendôme ; au milieu, Christophe tout seul, entre Chinon et Tours ; en bas, l'arrivée du vainqueur au vélodrome de Tours.

1

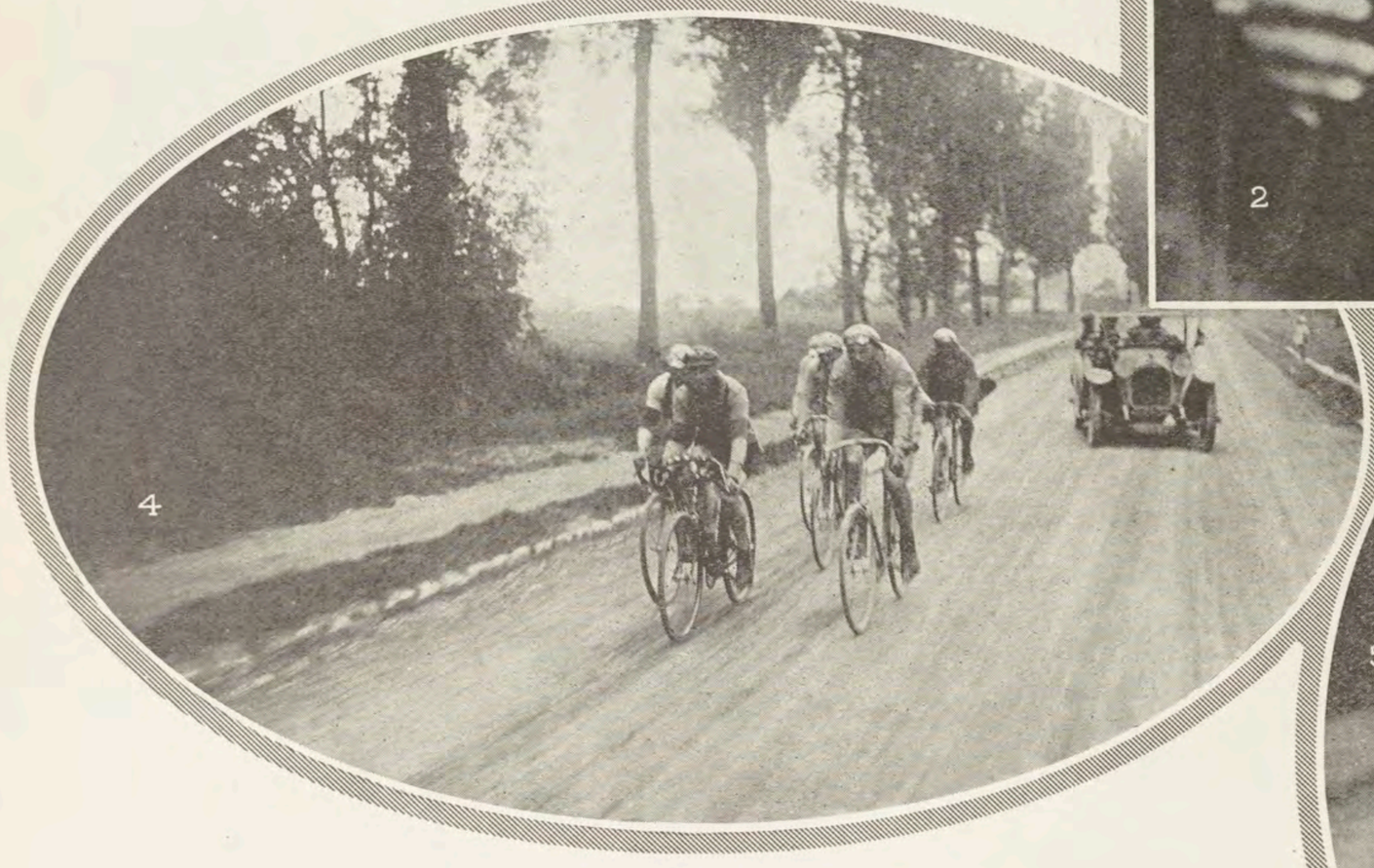
LE DÉPART AUX QUATRE PAVILLONS

1. — Le départ du 26e Bordeaux-Paris fut donné aux Quatre-Pavillons, le 15 mai à 5 heures. Dix huit routiers prenaient le départ.

MOTTIAT ET HEUSGHEM

2 et 3. — Mottiat, faisait une course splendide. Il arrivait second au contrôle de Blois. Il changeait rapidement sa culotte mise en piteux état. A droite, Louis Heusghem, quitte le contrôle d'Orléans.

2



4

LOUIS HEUSGHEM APRÈS ORLÉANS

4. — Louis Heusghem, second l'an dernier, termina au même rang cette année. Distancé avant Tours, le belge entraîné superbement par son frère Hector rattrapait Mottiat à Dourdan et le passait lui prenant ainsi la seconde place.

5

CHRISTOPHE DANS LA COTE DE DOURDAN

5. — Christophe, après un Paris-Tours gagné sous la pluie, se trouvait dans son élément dans le 26e Bordeaux-Paris. Il parvenait à lâcher ses adversaires avant Amboise et n'était plus rejoint, accomplissant ainsi près de 250 km, tout seul.

Christophe, Deman, etc. ? La question est nette, précise. Aux compétences de nous dire leur opinion.

Quant à nous, voyez notre embarras. Nous allons nous faire honnir par toutes les étoiles d'aujourd'hui en déclarant qu'à notre avis elles ne valent pas celles de 1914.

Nul plus que nous n'admire l'énergie farouche, la résistance extraordinaire et, par-dessus tout, le cœur indomptable du Vercingétorix rasé qu'est Christophe. Ce coureur, qui depuis le début de la saison, a réussi à finir 2e dans Paris-Roubaix, 1er dans Paris-Tours et 1er dans Bordeaux-Paris, a accompli un triple exploit stupéfiant. Mais y serait-il parvenu contre ceux que nous énumérions plus haut ? Il a trente-cinq ans. Il était donc dans toute la force de l'âge au moment de la guerre. On le considérait sinon comme un vétéran, du moins comme un coureur arrivé. Il avait de la valeur certes, mais était-elle comparable à celle dont il vient de donner des preuves successives, sans oublier son tour de France de 1919 ? A-t-il fait des progrès miraculeux ou ses adversaires sont-ils d'une classe inférieure ?

Jean Alavoine, qui a triomphé dans le Championnat de France

BORDEAUX-PARIS

PRÈS DU BUT. — LE PASSAGE A SAINT-CLOUD

6. — Tout seul depuis Amboise, Christophe, superbe de courage et d'énergie accomplissait une fin de course merveilleuse. Ses suivants immédiats, Heusghem et Mottiat, se livraient sur la fin du parcours une bataille serrée pour la 2e place.

CHRISTOPHE, LE "VIEUX GAULOIS"

7. — Christophe, a remporté dans Bordeaux-Paris la victoire la plus nette et la plus régulière. Ayant à lutter contre les éléments déchaînés et contre la coalition de ses rivaux, il triompha des uns et des autres faisant preuve ainsi d'une énergie et d'un courage merveilleux. Il terminait les 591 kilom. du parcours en 21 h. 33 m.

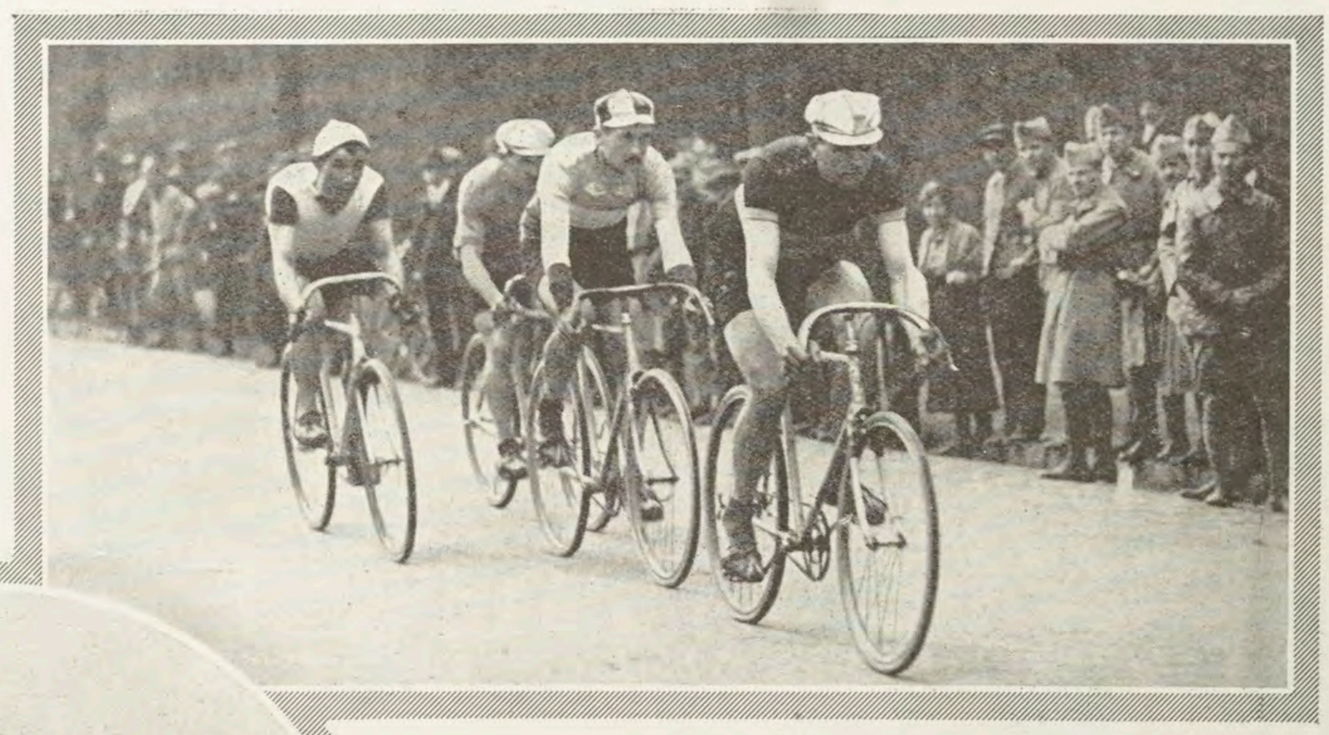
de 100 kilomètres sur route, dans un style étourdissant et en fournissant une course fertile en coups de théâtre, alors que l'épreuve menaçait d'être si monotone, Jean Alavoine n'est-il pas dans le même cas que Christophe ? Il avait déjà gagné le titre il y a onze ans, il avait toujours figuré parmi les meilleurs, mais y était-il le grand favori comme il l'est devenu ?

Et Henri Pélissier, auquel on reconnaissait les qualités de Petit-Breton et de Lapize réunies, et son frère Francis qu'on n'hésitait pas à comparer à François Faber, sont-ils de la même taille que les géants de la route d'antan, pour employer une expression connue ?

Je ne demanderais qu'à me tromper et à le reconnaître loyalement, mais hélas ! je crois que ceux qui discutent sans la moindre partialité, en se basant sur les faits, ne peuvent guère attribuer la préférence aux routiers actuels.

Fasse le ciel que des révélations se produisent, que des hommes se confirment, mais qu'on leur en donne l'occasion en leur permettant de courir davantage dans des lots relevés et sans exiger d'eux le don d'ubiquité. C'est pourquoi, dans une autre partie de ce numéro (1),

(1) *Voir Au fil du mois, p. 40.*

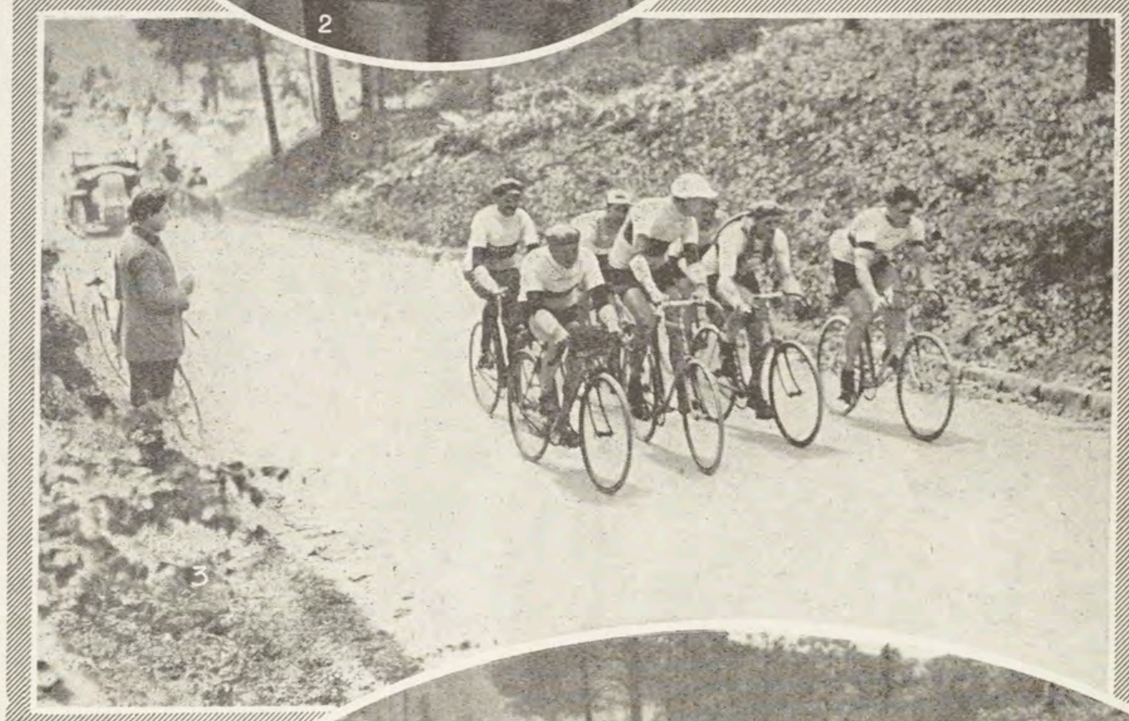


LE DEPART DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Le 7 mai, se disputait sur le parcours classique, Versailles-Ablis et retour, le Championnat de France des 100 kilom. sur route. Quatre coureurs seulement prenaient le départ. Ceux-ci avaient à leur disposition une centaine d'entraîneurs.

ALAVOINE APRÈS SA VICTOIRE

Jean Alavoine, remportait la victoire après une course émotionnante. Il couvrait les 100 km. en 2 h. 49, battant le détenteur du titre H. Pelissier.



PELISSIER ET ALAVOINE DANS LES DIX-SEPT TOURNANTS

H. Pélissier passait tout seul dans les Dix-Sept Tournants mais semblait fatigué. Alavoine, qui le suivait à deux minutes, couvrait son retard et lachait son rival dans la dernière côte,

nous avons tenu à traiter la question relative aux Championnats de France cyclistes qui, pour donner de vrais champions, devraient porter sur tout un ensemble d'épreuves et non point sur une seule. Cette mesure aurait tout au moins l'avantage de supprimer l'état anarchique, le chaos qui règne dans le choix des dates. Il y aurait les courses officielles, les seules vraiment intéressantes, disputées par les candidats au titre, et les autres qui procureraient plutôt des occasions de faire découvrir des révélations. On comprend aisément que le coureur qui, comme Christophe, a déjà 4 points en 3 courses (1 dans Paris-Tours, 1 dans Bordeaux-Paris et 2 dans Paris-Roubaix) aurait un droit absolu au titre de champion s'il continue ses performances d'ici la fin de la saison. Dans l'épreuve suprême, dite championnat de France, sa place de vainqueur ne saurait lui être retirée, même s'il était victime d'incidents fâcheux. Le triomphe récompenserait sa série d'exploits et non la chance qu'il aurait pu avoir d'une façon fugitive, comme le fait peut se produire dans le championnat de France tel qu'il se dispute à l'heure actuelle. Je ne dis d'ailleurs pas cela pour Jean Alavoine qui, cette année, a triomphé de haute lutte avec une véritable maestria..., mais l'exception confirme la règle.

Et que dire de ces championnats d'Europe de vitesse et de demi-fond qui se disputent avant les championnats nationaux. Voyez-vous une finale de championnat de rugby se jouer avant les parties éliminatoires ? Non, ce n'est pas ainsi que l'on redonnera de la vie à un sport dont beaucoup arrivent à se lasser.

Pourquoi les pouvoirs dirigeants autorisent-ils semblable manifestation ? L'Union vélocipédique de France interdit et pénalise toute usurpation de titre par les coureurs, pourquoi les directeurs de vélodrome ne sont-ils pas soumis aux mêmes règlements ! Il y a là une lacune et il est temps que des décisions et des sanctions soient prisent pour empêcher que pareil fait ne se renouvelle pas. Laisser aux directeurs de vélodromes toute liberté est bien, mais quand cette liberté tout en desservant le sport est une tromperie pour le public, il est évident que des dispositions préventives doivent être prises.

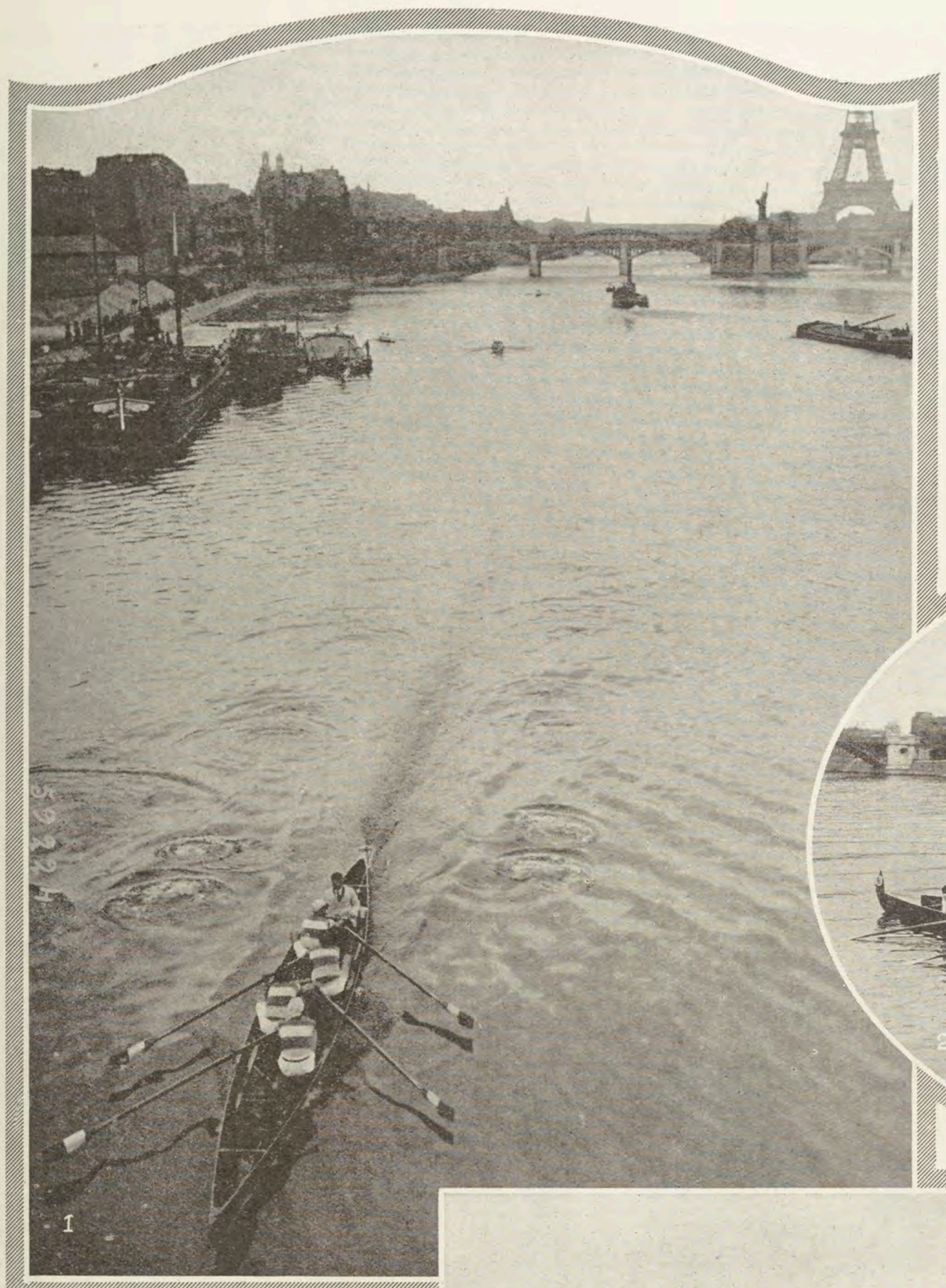
Il a fallu la grève des petits coureurs professionnels pour que l'on s'occupe enfin des amateurs. A quatre mois des olympiades, les dirigeants se sont enfin aperçus que l'on obtiendra un résultat qu'à la condition de s'occuper sans retard des purs. Chaque dimanche maintenant, on constate leurs progrès et sur route comme sur piste nous pourrons espérer faire bonne figure à Anvers.

Qu'on apporte plus d'ordre dans le sport cycliste, que la régularité y soit plus grande et vous verrez qu'il ne pourra que gagner à cette modification heureuse dans les mœurs, tant sur route que sur piste.

Et les spectateurs déçus ne quitteront plus les vélodromes en s'écriant : « Ça ne vaut pas avant la guerre ». J. MORTANE.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON

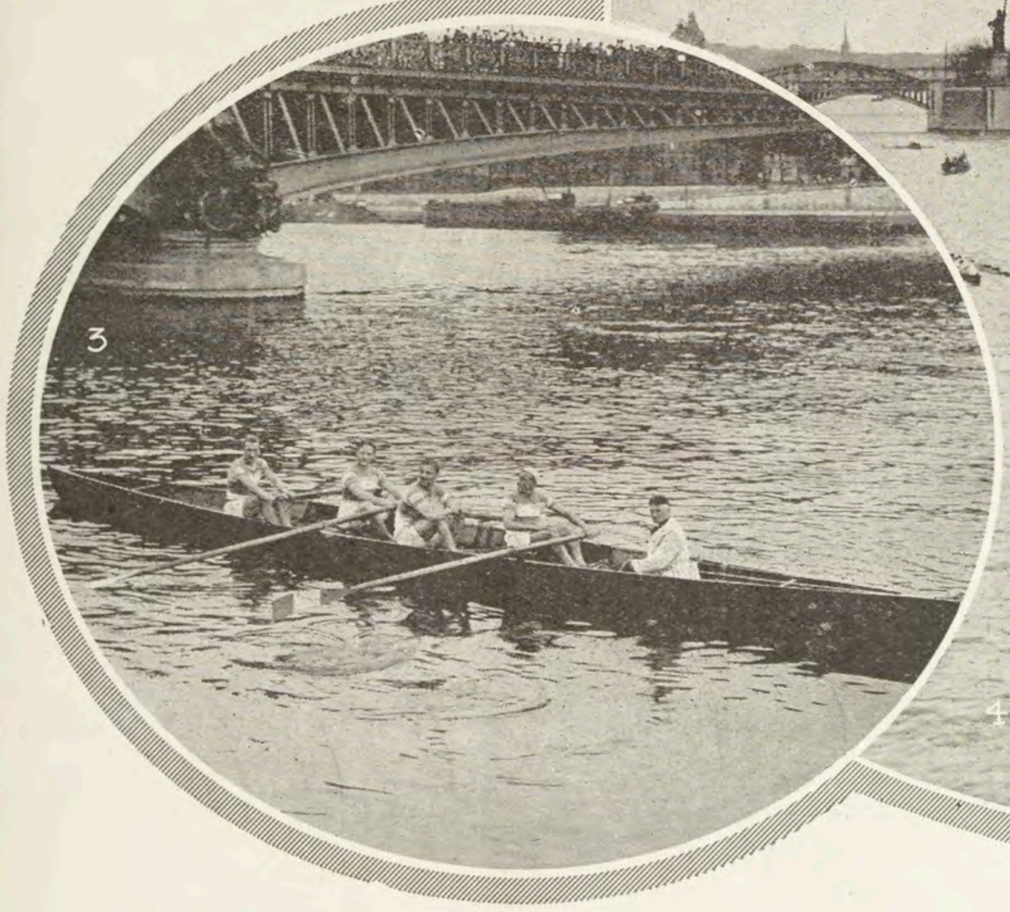
Le 9 mai, s'est disputé devant un nombreux public, la traversée de Paris à l'aviron. Deux catégories de concurrents accomplirent le parcours du pont d'Austerlitz au pont de l'Alma. Le quatre seniors était remporté par la Société Nautique de la Marne, qui battait le Club Nautique de Dieppe. Le parcours s'est effectué en 37 minutes. Cinq équipes s'alignaient dans le huit réservé aux débutants. Le Rowing-Club partait en tête, mais était remonté par la Haute-Seine qui fournissait un effort magnifique et gagnait par 6 longueurs. Le Cercle Nautique de France était troisième. En haut, l'arrivée du quatre seniors. En bas, l'arrivée du huit juniors.


1

2

En médaillon : En haut, l'équipe de la Société Nautique de la Haute-Seine, gagnante de l'épreuve huit débutants. En bas, les vainqueurs du quatre seniors : la Société Nautique de la Marne.

4


3

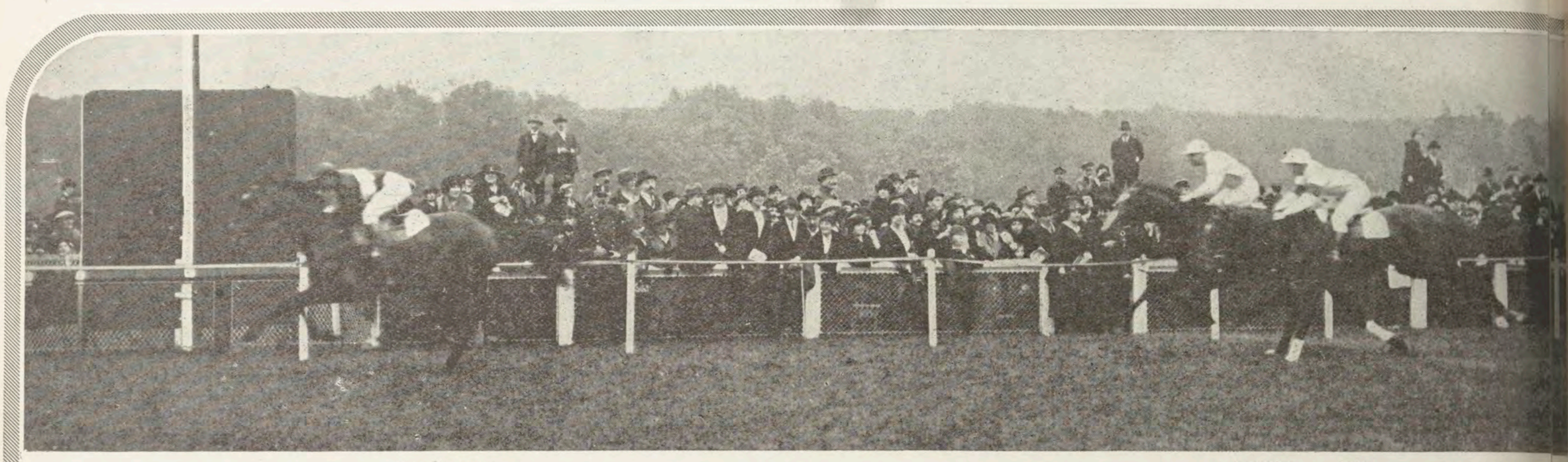
Aux Championnats du Monde de Tennis

Mich-Cinéma

Mai 1920

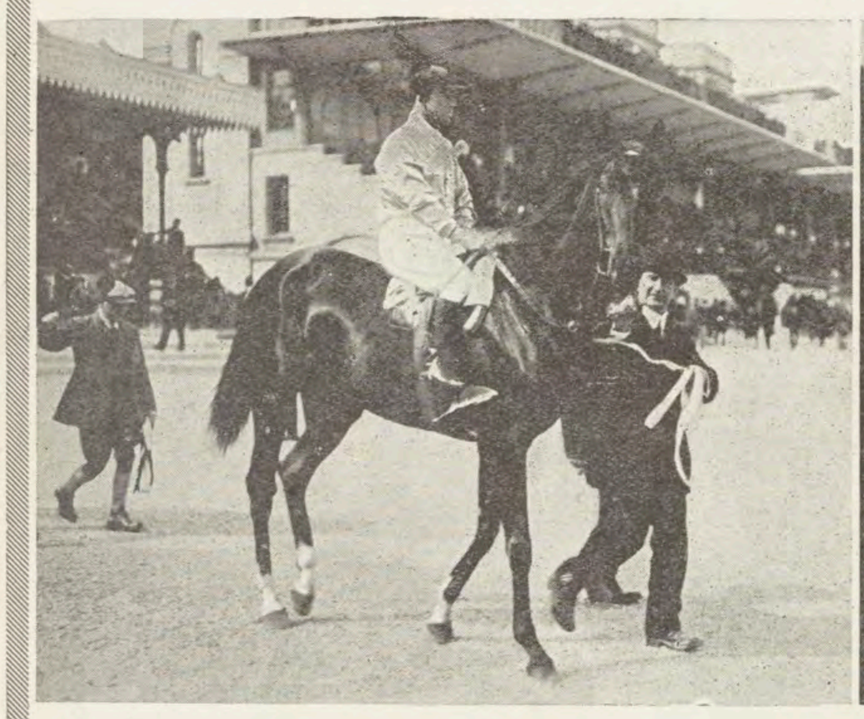
W. LAURENTZ
GOBERT
PATTERSON
Mich

LES GRANDES ÉPREUVES

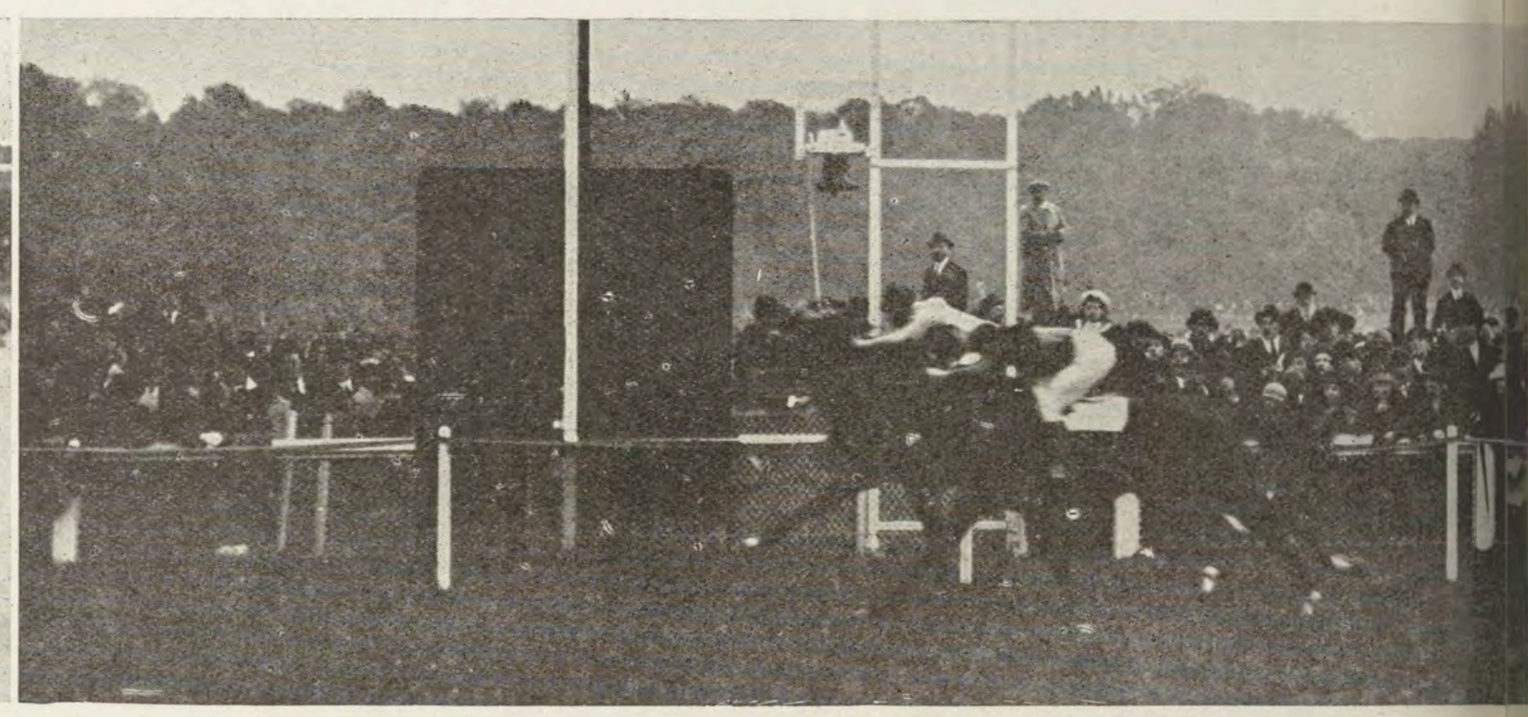


KING'S CROSS CAROLY VAN

ARRIVÉE DU PRIX DOLLAR (30.00 fr., 2.200 m.), Paris, 2 mai. — Brody a mené devant Van, King's Cross et Saint-Moritz. Dans la descente, Brody était premier devant King's Cross St-Moritz, Van, Lupercale, Sylphe et Caroly. Dans la ligne droite, King's Cross à M. Ch. Liénart (E. Allemand), se détachait et l'emportait de haute lutte battant Van, qui se montrait le plus persistant et qui prenait la seconde place devant Caroly et Lupercale.

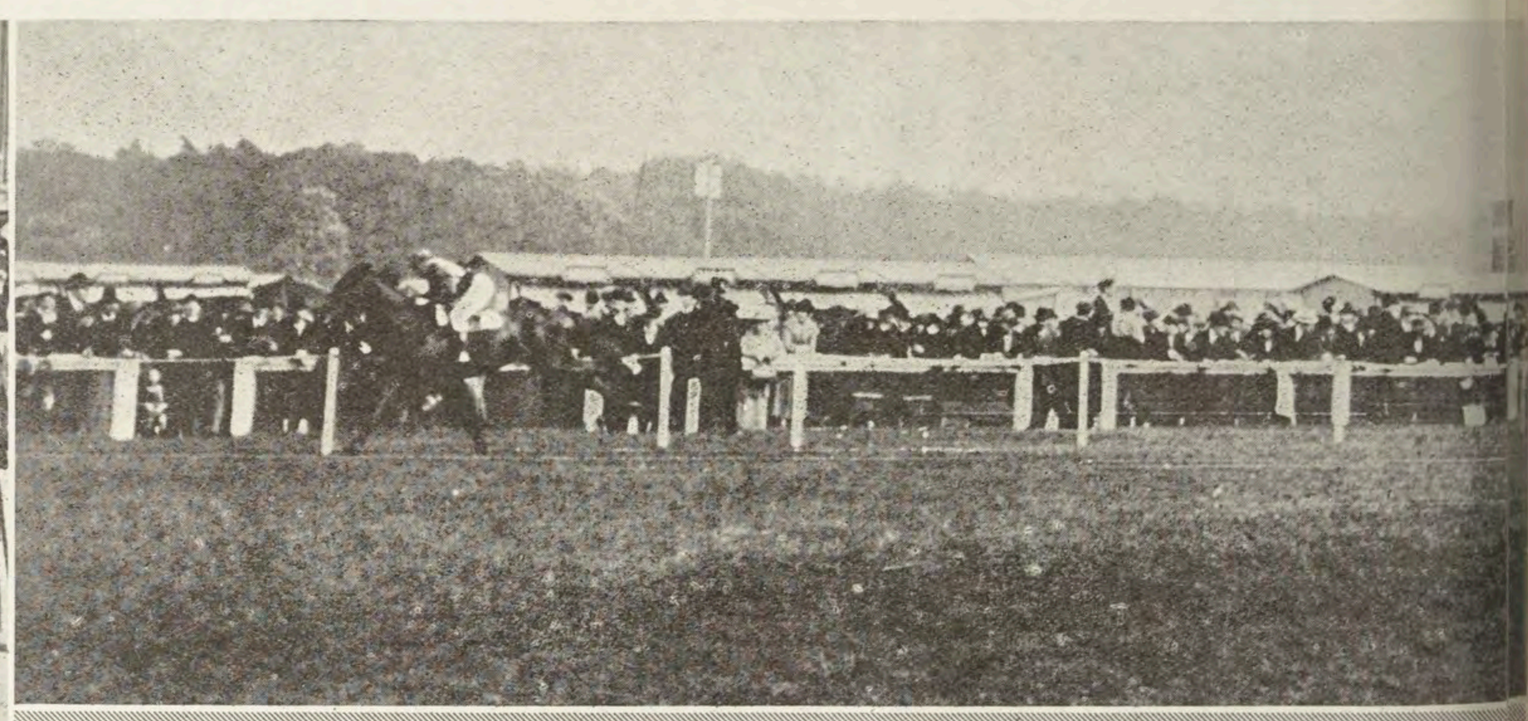


PENDENNIS. — Par Rabelais et Confection, à M. A.-K. Macomber, monté par Garner, entrainé par Th. Murphy, gagnant du Prix Noailles, couru le 2 mai à Paris.



JUVEIGNEUR GUIDO RENI

ARRIVÉE DU SOIXANTE-DEUXIÈME PRIX BIENNAL 1919-1920 (40.000 fr., 3.000 m.), Paris, 9 mai. — Stéarine est partie en tête devant Almora, Gribouille, Son Négofol, Insensible, Juveigneur et Guido Reni. Dans le tournant de la Cascade Insensible se rapprochait. Dans les tournants Juveigneur, à M. H. Balsan (Bellhouse), se détachait et gagnait de 3/4 de long



SORGHO

LE PASSAGE DEVANT LES TRIBUNES DU PRIX DU CADRAN (100.000 fr., 4.000 m.), Paris 6 mai. — Sorgho, ait subissait aucun changement jusque dans la descente de la grande piste. Dans le bas de la descente, Samouraï se rapprochait qui l'emportait assez facilement. Verdier se plaçait troisième devant son compagnon Sorgho. A droite : l'arrivée du Prix du Cad

Après des premières escarmouches sans importance où l'on avait cru voir poindre des as de la nouvelle génération, c'est dans le prix Lagrange, à Maisons, que se rencontrèrent les vedettes de l'heure actuelle. Pendennis, qui venait de causer une déception, manquait à l'appel, et un cheval qui passe pour un crack, Sourbier, n'était pas de la partie. Mais la rentrée de Cid Campéador qui a laissé de sa deuxième année une impression des plus favorables ; du vainqueur du Grand Critérium Odol, de son runner up Roskilde dont on n'avait pas accepté comme régulière la défaite; offrait un intérêt de tout premier ordre.

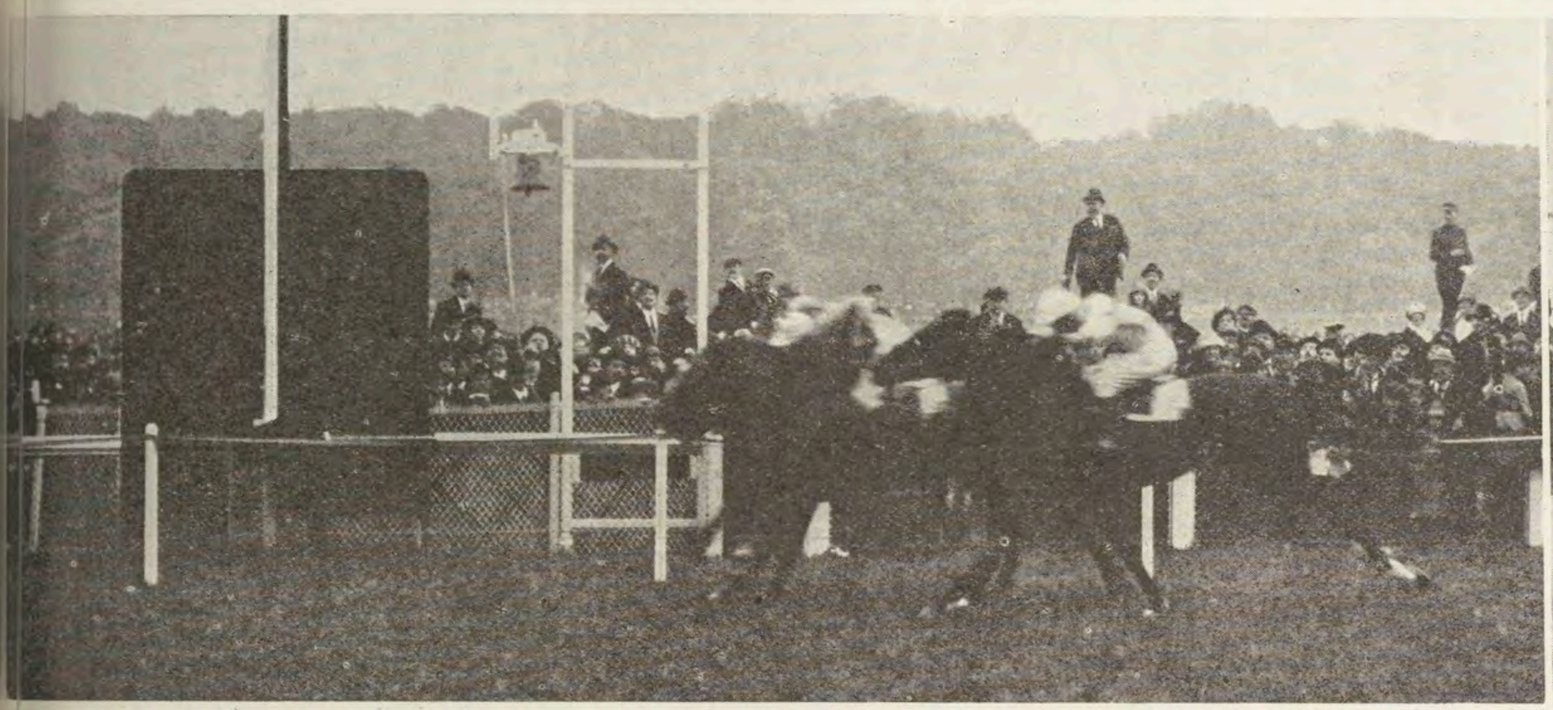
Odol, à M. H. Ternynck, est le vainqueur de ce prix Lagrange. Charmant cheval, il combine avec bonheur ce que ses ancêtres avaient de mieux. Il n'est pas court, étroit, ramassé, limité comme son père Opott, second du Grand Prix de Paris entre Brûleur et Ecouen ; s'il n'est pas non plus étendu sur de trop grandes lignes, dans la manière décousue de Flacon, il n'a pas la masse importante des Rueil, mais il porte à sa croupe la marque d'Energy.

Cid Campéador, de joli, est devenu un beau Phœnix très signé de

HIPPIQUES DE MAI

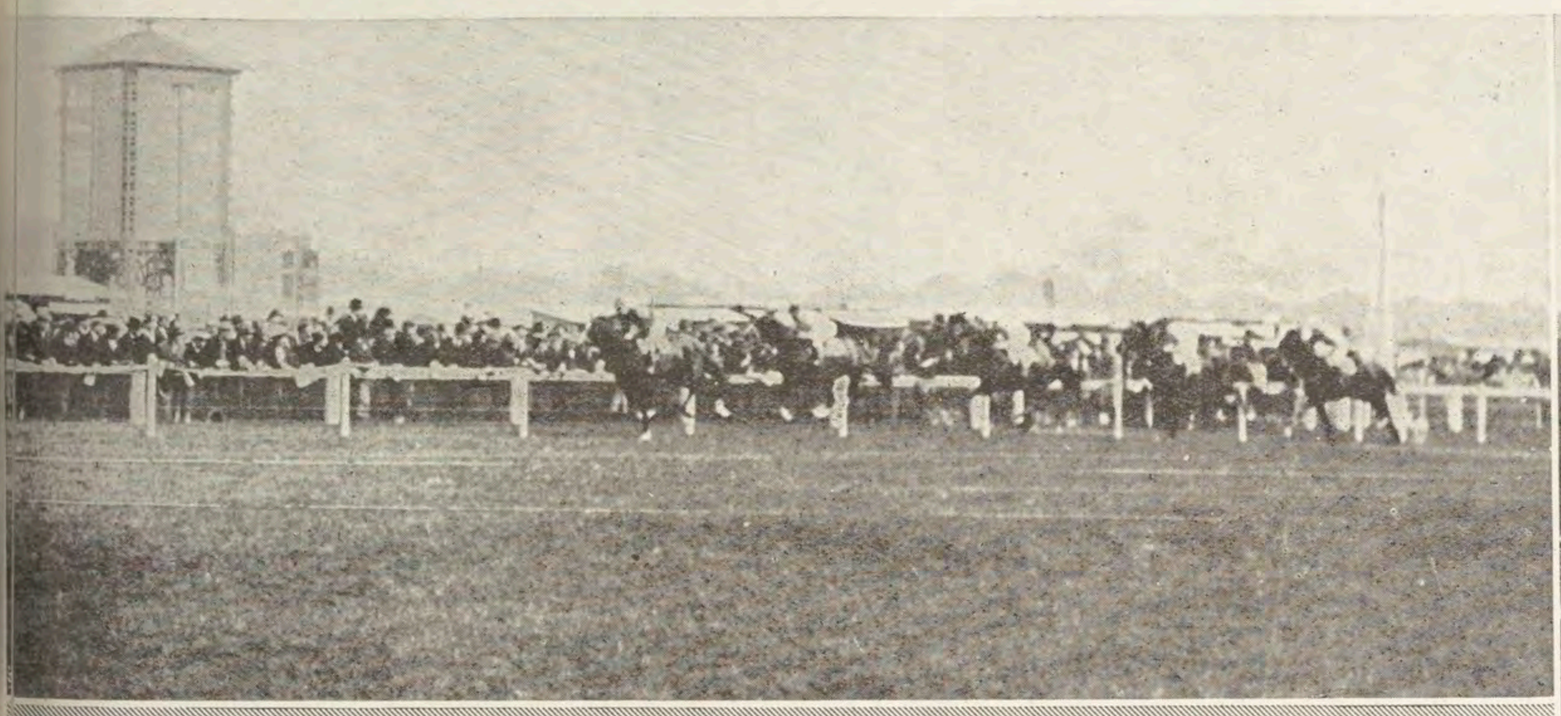
PENDENNIS SOURBIER

ARRIVÉE DU PRIX NOAILLES (Poule des Produits) (30.000 fr., 2.400 m.), Paris, 2 mai. — Il en Veut, a mené devant Limey, Boscobel, Pendennis, Sourbier et Rapin. Dans la montée, Boscobel passait second derrière Il en Veut, devant Limey, Pendennis presque ensemble. Dans la descente, le train s'accentuait, Il en Veut, était devant Limey, Boscobel et Sourbier. Peu après Pendennis, à M. A.-K. Macomber (Garner), passait en tête et battait aisément Sourbier et Rapin dans l'ordre.



FLOWERSHOP BATTERSEA

ARRIVÉE DU PRIX GREFFULHE (Poule des Produits) (30.000 fr., 2.100 m.), Paris 9 mai. — Dans la montée, Flowershop était devant Lasarte, Lady Isle, Ci Devant et Embry Dans les tournants, Flowershop et Embry étaient ensemble. Après une belle lutte Flowershop, au Baron Ed. de Rothschild (Mac Gee), l'emportait d'une très courte tête. Battersea était 3e.



JUVEIGNEUR. — Par Négofol et Jusquiame, à M. Henri Balsan, monté par Bellhouse, entraîné par H. Flatman, gagnant du 62e Prix Biennal 1919-1920, disputé le 9 mai, à Paris.

VERDIER TAIS TOI SAMOURAI JUVEIGNEUR TCHAD

eu avec plusieurs longueurs, à une allure normale, devant Verdier, Tais Toi, Samouraï, Juveigneur et Tchad. Cet ordre ne sait premier. Dans le dernier tournant, Juveigneur faisait son effort en dehors, mais il ne parvenait pas à rejoindre Samouraï, auche : le vainqueur Samouraï, par Alcantra et Sans Tache, à M. Ecknayan, monté par Garner, entraîné par Ch. Bartholomew.

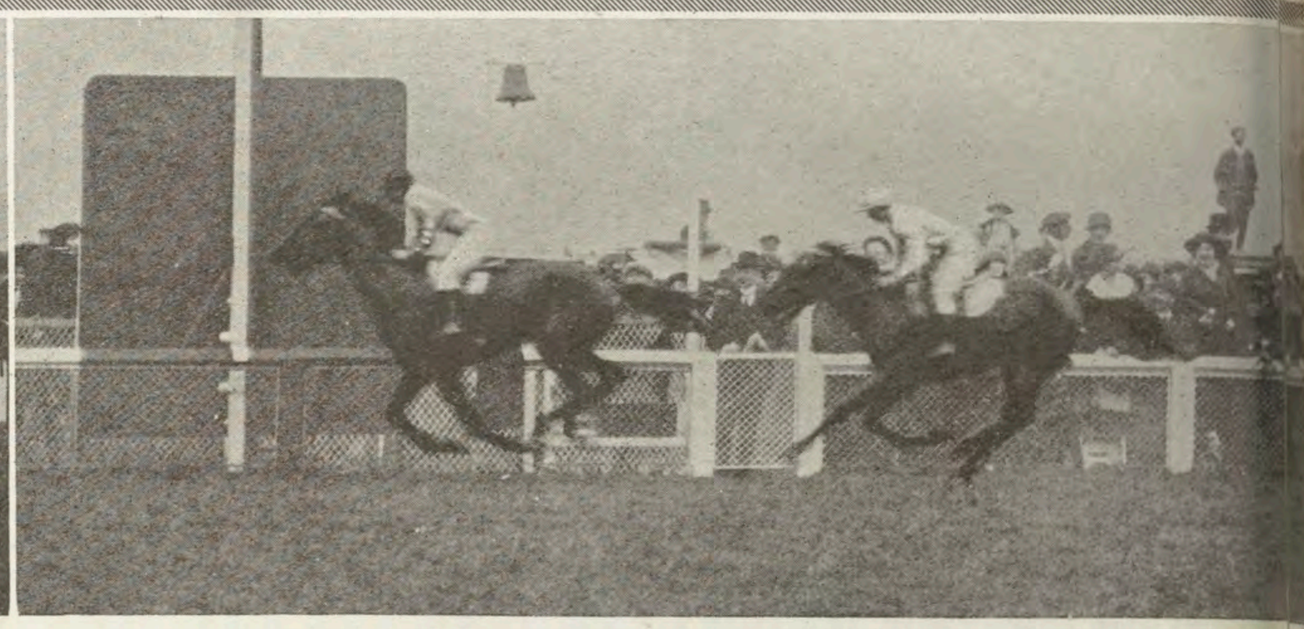
son père et marquant comme lui la finesse de race à laquelle atteignent par excellence les vrais descendants de Newminster et de Beeswing. Le cheval de M. Eknayan a paru avoir course gagnée à 200 mètres du poteau. Son jockey a été incriminé. Disons pour mémoire qu'en général les Phœnix sont des sprinters.

Prix des Cars, prix Noailles, prix Dollar, trois belles épreuves disputées le 3 mai à Longchamp. Le terrain est devenu bon et l'on s'attend à la régularité des résultats. Mais les prévisions sont en défaut. Garde Noble, à M. Eknayan est le favori de la première de ces courses. Il a pourtant perdu son bon aspect et semble amenuisé et plat à côté du séduisant Embry qui fait triompher la casaque de M. Wattyne. C'est un beau poulain alezan qui rappelle son demi-frère Odol. Assurbanipal a l'air d'un cheval déjà passé et over trained Axis a été surfait. Naughty Arthur ne confirme pas ses bons débuts et Tic Tac rencontre trop bon.

Dans le Noailles, Rapin cause une déception et Pendennis affirme la supériorité montrée à 2 ans sur Sourbier dont, quand même, la défaite par Boscobel n'était pas un fluke. Ce dernier est loin de valoir

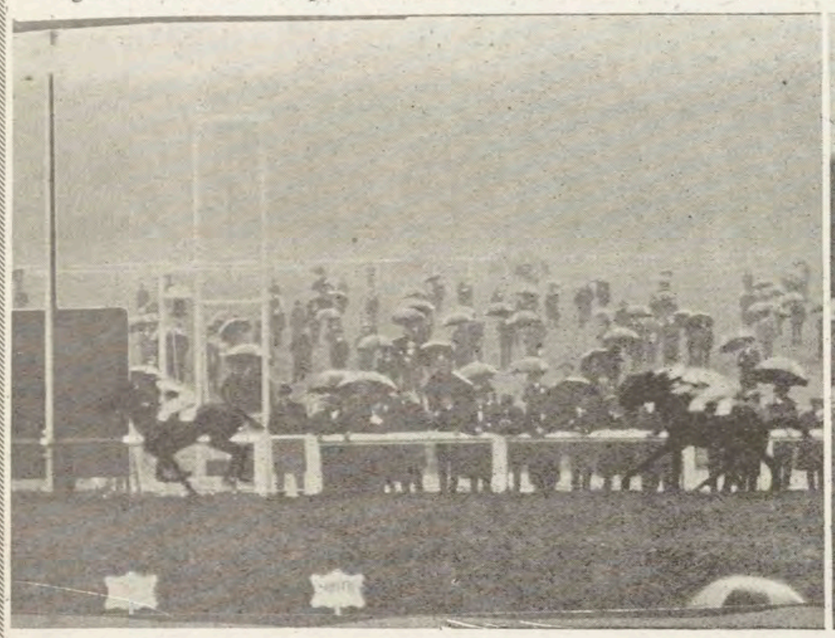
LES GRANDES ÉPREUVES

ARRIVÉE DE LA POULE D'ESSAI DES POULICHES (30.000 fr., 1.600 m.), Paris, 16 mai. — Masking prenait la tête devant Flowershop. A l'entrée de la ligne droite, Flowershop, au baron E. de Rothschild (Mac Gee), se détachait et gagnait.

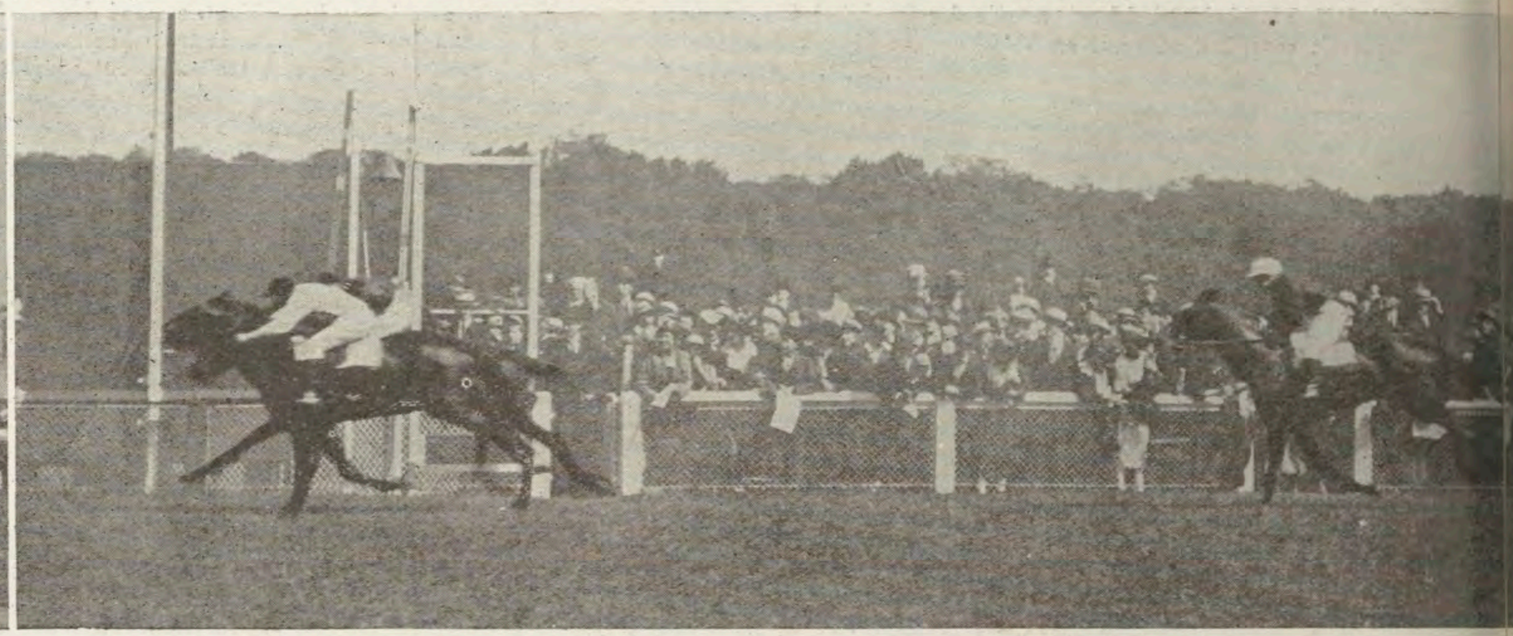


JUVEIGUEUR SAMOURAI

ARRIVÉE DU PRIX RAINBOW (30.000 fr., 5.000 m.), Paris, 16 mai. — Dans le dernier tournan Samouraï venait à côté de Juveigueur, à M. H. Balsan (G. Belhouse), qui gagnait par une longueur d'avance



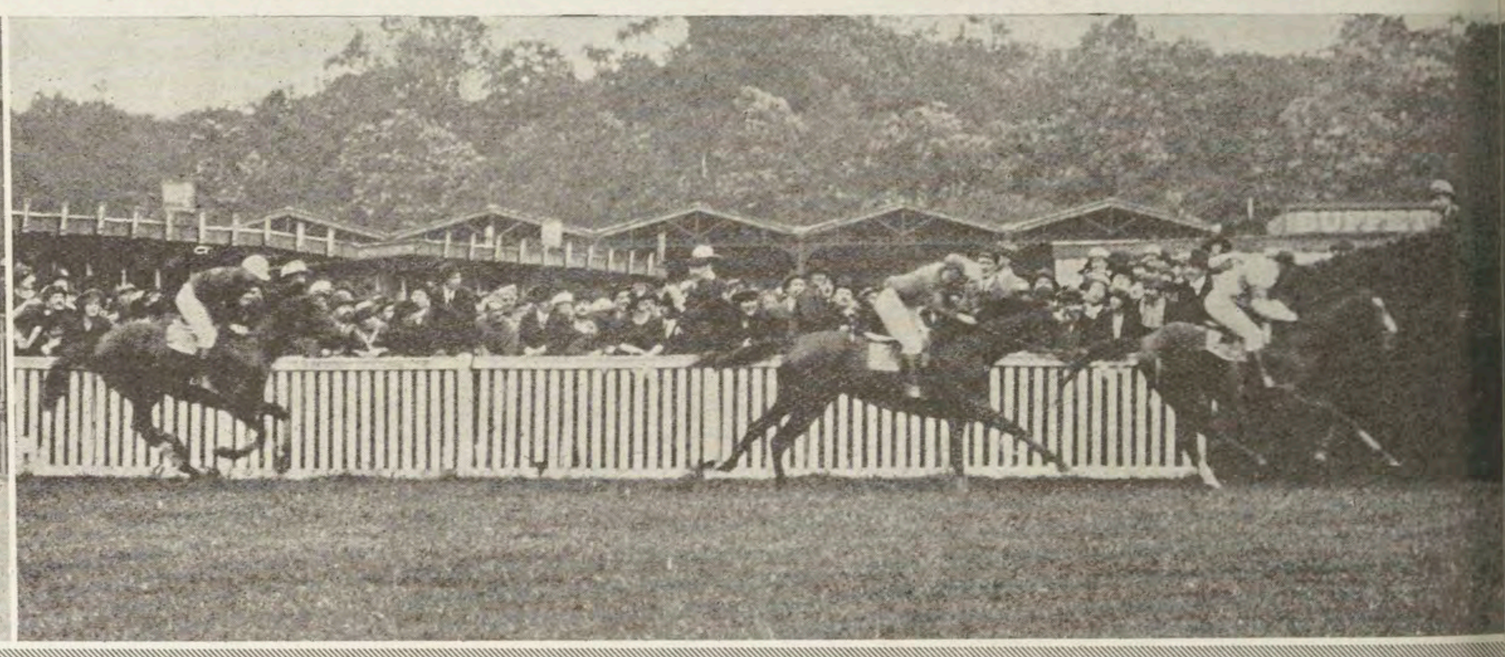
ARRIVÉE DU PRIX DARU (30.000 fr., 2.100 m.), Paris, 20 mai. — Deepdale entrait premier dans la ligne droite, mais Boscobel à M. A.-K. Macomber (Garner), gagnait après une courte lutte.



VERDUNOISE MANGALIA

ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE (Pouliches) (30.000 fr., 2.200 m.), Paris, 23 mai. — Dans la ligne droite, Mangalia et Verdunoise se détachaient. Une belle lutte s'engageait. Verdunoise à M. A. Aumont (Sharpe), gagnait par une longueur.

Meddlesone Maid, par Irish Lod et Colonial Girl à M. A.-K. Macomber, montée par Garner, entraînée par Th. Murphy, gagnante du Prix Ajax (20.000 fr., 2.100 m.) couru le 28 mai à Saint-Cloud.



JAPON HARR THISTLO

ARRIVÉE DU STEEPLE CHASE ANNUEL D'ENGHIEN (30.000 fr., 4.500 m.), Enghien, 29 mai. — Après le saut du mur, Thistlo, à M. J. Arditi (P. Thibault), passait premier, résistant à l'attaque de Harr.

son compagnon d'écurie Pendennis qui, mené en main au poteau de départ, se comporte sagement, fait ce qu'il veut dans la course. Le fils de Rabelais et Confection serait un crack si son caractère et son impressionnabilité ne paralysaient ses moyens.

Le vieux King's Cross avait raison de juger indigne de son mérite les acrobaties d'Auteuil. Remis en plat, le voici qui donne une haute idée de sa qualité. La favorite Lupercale n'existe pas contre lui à 13 livres. Van s'intercale entre le cheval de M. Liénart et Caroly, et prouve que l'opinion que l'écurie Eknayan avait de lui avant le prix Juigné aurait pu se trouver plus justifiée.

Le lundi 4 mai, à Saint-Cloud, le prix Semendra a réuni trois étoiles de la génération précédente, Tullamore, favorite, Néoménie et Gaba Tépé. Celle-ci a admirablement fait d'une année à l'autre alors que ses deux rivales ont à peine progressé normalement. Toutes trois succombent contre la belle pouliche de 3 ans Meddlesone Maid à M. Macomber,

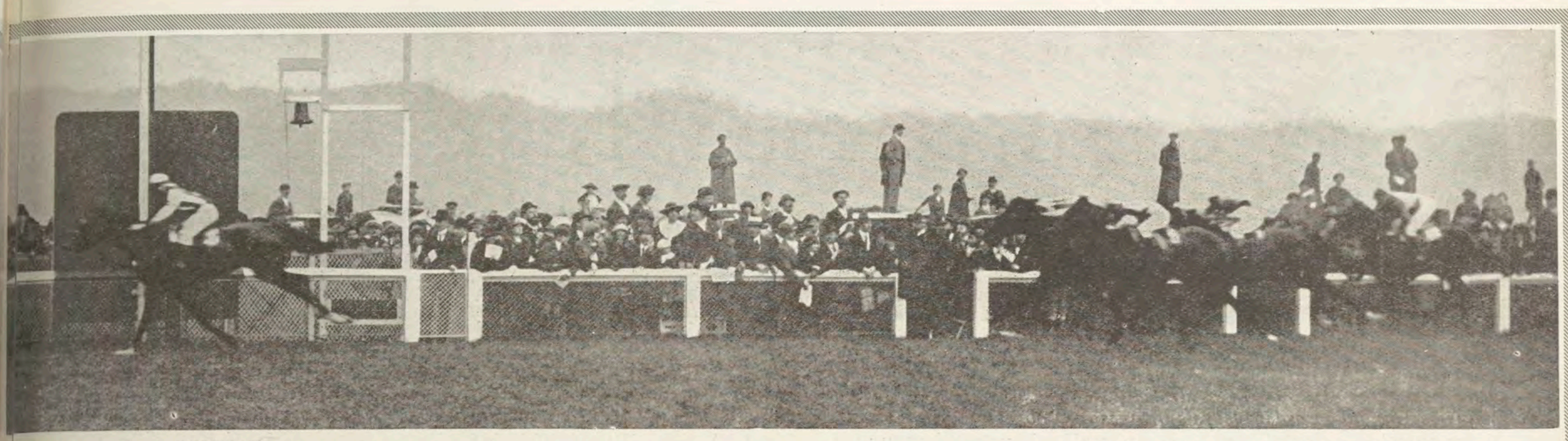
Roskilde trouve peu à peu sa forme. Il dispose facilement de Battersea dans le prix Citronelle, au Tremblay. Comme la plupart des fils de Pilliwinkie, le terrain raffermi sera pour lui convenir.

L'absence des concurrents anglais dans le prix du Cadran, le retrait de Passebreul, ont enlevé le principal intérêt. Juveigneur est parti favori, mais aucun n'était délaissé. Le cheval de M. H. Balsan manque de perçant, et malgré le train très rapide fait par Sorgho, Samouraï a placé une pointe irrésistible dès le dernier tournant, telle que Juveigneur n'a jamais pu venir à sa hauteur. La mauvaise course du cheval de M. Eknayan à Maisons avait contredit sa précédente victoire au Bois.

Course disputée et discutée, le Greffulhe dont le prix s'élève à 71.400 francs. Le juge accorde une très courte tête en faveur de Flowershop sur Embry, et dix foulées plus loin Battersea avait gagné. Donc, superbe arrivée, et magnifique scrupule de conscience de M. Carent de Labadie. Pour réelle qu'elle soit sur le poteau même la *très* courte tête n'est-elle point qu'affaire de cadence ? Et puis est-il juste, qu'au cas où tel cheval serait plus long que tel autre, il y ait confusion entre la qualité réelle et l'étendue des lignes ? La courte tête, surtout lorsqu'elle est « très », devrait imposer le dead-heat. On pouvait craindre que Juveigneur ne se ressentît du Cadran. Le cheval s'est présenté dans le 72e Biennal en superbe état. Il a résisté victorieusement à Guido Reni qui bénéficiait de 10 livres.

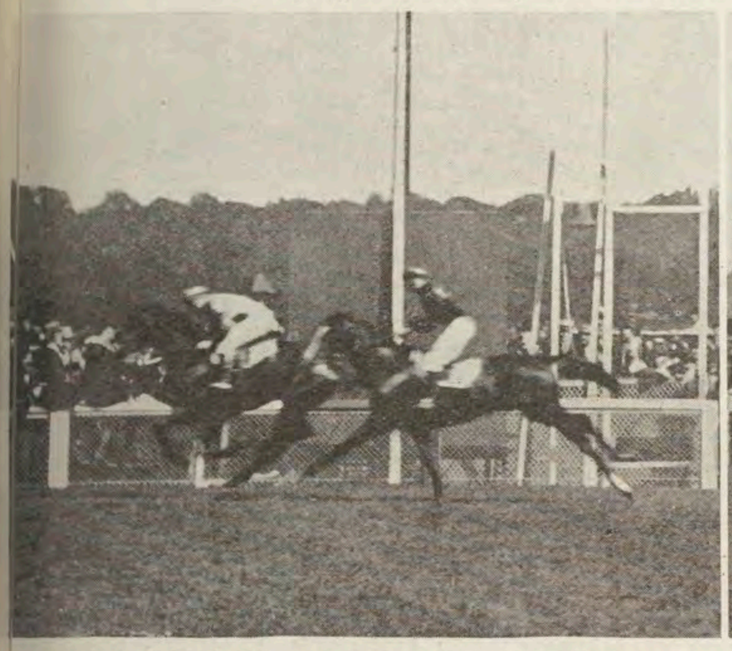
Cid Campéador, qui s'était ressenti de sa lutte contre Odol, a réapparu dans le prix La Force qu'il a enlevé le 13 mai à Longchamp, dans

HIPPIQUES DE MAI

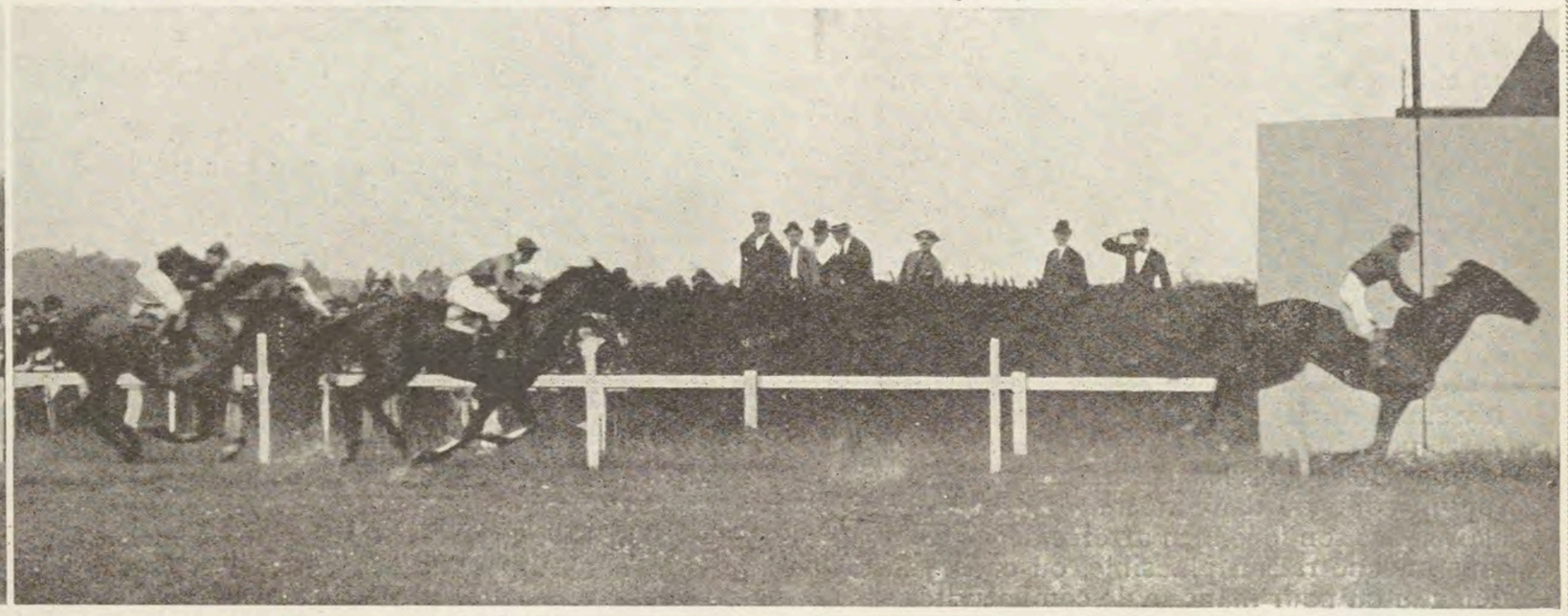


PENDENNIS ARBACÈS DEEPDALE BATTERSEA ZAGREUS

ARRIVÉE DE LA POULE D'ESSAI DES POULAINS (3.000 fr., 1.600 m.), Paris, 16 mai, — Dans les tournants, Pendennis à M. A.-K. Macomber (Garner), passait premier et, se détachant dans la ligne droite, l'emportait très facilement. Les places étaient plus disputées entre Arbacès, Battersea et Deepdale, celui-ci finissant par prendre le meilleur.

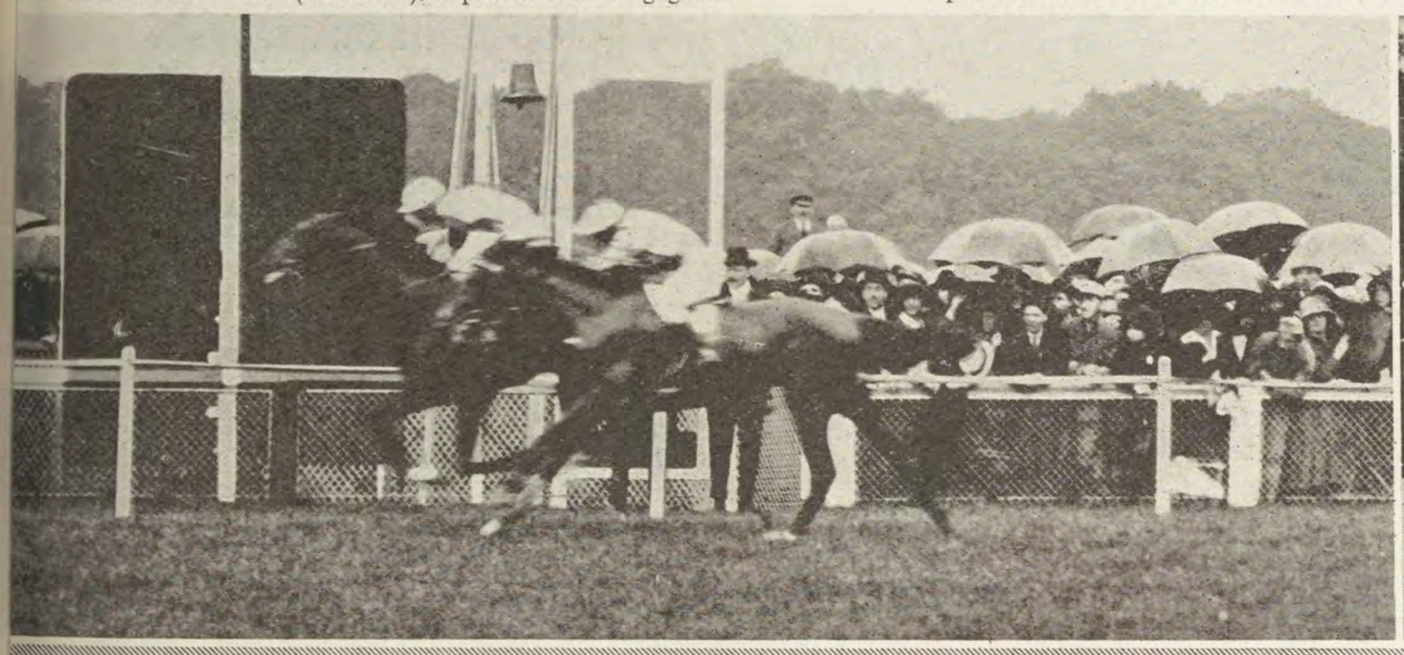


ARRIVÉE DU PRIX LA ROCHETTE (Poulains) (30.000 fr., 2.200 m.), Paris, 23 mai.—A l'entrée de la ligne droite, Zagreus, au baron de Rothschild (Mac Gee), dépassait Odol et gagnait.



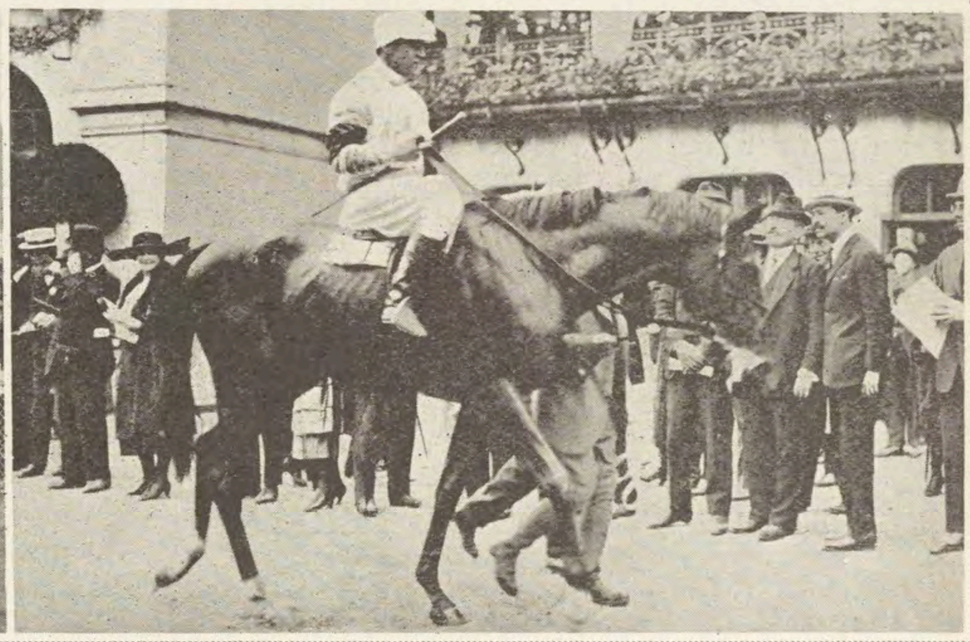
COQ GAULOIS GABA TÉPÉ EUGÈNE DE SAVOIE

ARRIVÉE DU PRIX FLYING FOSC (50.000 fr., 2.600 m.), Saint-Cloud, 24 mai. — Eugène de Savoie, à M. J. Tissot (G. Prior a pris délibérément la tête et conservait facilement l'avantage sur Gaba Tépé. Coq Gaulois était troisième.



BATTERSEA ZAGREUS

ARRIVÉE DU PRIX LUPIN (40.000 fr., 2.100 m.), Paris. 30 mai.— A l'entrée de la ligne droite, Embry survenait très fort. Battersea l'emportait sur Embry. Ce dernier était distancé de la seconde place pour bousculade au profit de Zagreus.



Battersea, par Sea Sick et Bats Delight, à M. W.-K. Vanderbilt, monté par O'Neil, entraîné par W. Duke, gagnant du Prix Lupin (Poule des produits), disputé le 30 mai, à Paris.

un fort joli style, à Eugène de Savoie. Celui-ci s'est réhabilité. Il a fait la course en avant. Est-ce cette tactique qui lui a mieux plu. Peut-être. Mais je verrai une autre raison dans le fait que le cheval de M. J. Tissot avait repris du gros et qu'il doit mieux courir frais que fin prêt. Cid Campéador a eu à s'employer.

Le grand événement qui sera mémorable est la triple victoire d'Anvin, au Comte de la Cimera qui a enlevé mercredi au Tremblay le prix Noélie, 3.000 mètres ; jeudi, au Bois, le prix de Suresnes, 3.000 mètres et vendredi à Saint-Cloud, le prix Consul, 3.600 mètres.

Juveigneur prend sa revanche de Samouraï dans le prix Rainbow. Nous sommes désormais fixés sur les grandes qualités de tenue et sur l'endurance du cheval de M. H. Balsan. Plus il a d'ouvrage, plus il assure une course dure, plus le parcours est long et plus Juveigneur affirme une valeur qui faillit être contestée. Il ne faut pas qu'il soit pris de vitesse, c'est l'essentiel.

La Poule d'Essai des Poulains a montré que Pendennis est un des meilleurs de l'année. Le caractère du fils de Rabelais reste seul sujet à caution. Quant à Flowershop, la gagnante de l'épreuve des pouliches, elle est très supérieure à toutes les femelles de sa génération.

S'était-on exagéré la valeur d'Odol ? La défaite que Zagreus lui a infligée dans le prix La Rochette pourrait le faire croire. On a invoqué l'excuse du manque de train, l'obligation dans laquelle Odol a été de faire son jeu. Soit. Mais nous avons vu le lendemain Eugène de Savoie tirer, non pas deux, mais neuf chevaux dans leur action et ne jamais permettre qu'on l'approchât. Pourquoi Odol n'a-t-il pu faire de même s'il était supérieur à Zagreus. J'aime mieux espérer que le cheval de M. Ternynck n'était pas bien. Quant à Eugène de Savoie, il a accompli une superbe performance dans le prix Flying Fox. Le prix La Rochette des pouliches ? Une course quelconque qui ferait Zilpa bien bonne si Verdunoise a eu du mérite à battre d'une tête Mangalia.

Nous attendions du Prix Lupin l'enseignement classique en vue du Derby. L'épreuve ne nous aura rien appris. Quasi surprise de Battersea, le vainqueur, et confusion dans le classement. Gardez les mêmes et l'on recommence. Comment attendre la régularité de ce jeu de toupie hollandaise. Embry bouscule Zagreus, lequel carambole Pendennis au moment où celui-ci venait en dehors. Caliban a une atteinte. Embry perd le bénéfice de sa place de second au profit de Zagreus. Nous ne savons plus quel est le meilleur cheval, nous ne connaissons que le plus heureux de la bagarre. SAINT-GEORGES.

LES ENQUÊTES DE LA "VIE AU GRAND AIR"

Pour être parmi les "bons"

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, le début de cette intéressante consultation. Successivement les sports de vitesse, le cyclisme, la volonté et la boxe, avaient réuni des partisans. Nous terminons aujourd'hui cette enquête, en donnant aux lecteurs les opinions d'autres personnalités du monde sportif.

TOUJOURS LA BOXE *Comme MM. Coolus, Charlemont et le Dr Heckell, MM. Charron, Guy Henriot et Maurice Ganot, accordent leurs suffrages à la boxe.*

Votre question est extrêmement complexe. La boxe est, à mon avis, le sport le plus scientifique, le plus dur et le plus complet qui existe. Son entraînement est d'ailleurs extrêmement rigoureux. F. CHARRON.

De tous les sports, la boxe me semble l'un de ceux où celui qui s'y adonne a le moins de chances de briller et de parvenir au tout premier rang. Elle exige, en premier lieu, un entraînement judicieux, raisonné, et de tous les instants : chaque match sérieux demande une préparation longue, très soignée, et presque universelle. Le boxeur ne doit-il pas, en effet, demander à la course à pied, au saut à la corde, au punching-ball, au shadow-boxing, à la culture physique, au footing, voire même à l'aviron et à certains exercices violents de l'aider à parvenir en pleine forme. Et, celle-ci une fois atteinte, que de soins pour éviter le surentraînement, si funeste et si redouté !

La sûreté du coup d'œil, la vitesse du coup, la science de l'esquive et du coup de poing, la souplesse du jeu de jambes, ne sont pas choses à s'apprendre en quelques jours et, bien souvent, de longues années n'y suffisent pas.

La parfaite condition physique acquise, voilà notre homme dans le ring. Hélas ! dès les premières reprises, on le voit flotter, s'accrocher sur un coup de l'adversaire, abuser du corps-à-corps, bref, montrer clairement son idée bien arrêtée de « laisser çà là ». Et c'est l'abandon, sans aucune raison plausible, ou encore la disqualification, sur coup défendu ou pour manque de combativité.

Que lui manque-t-il donc ? Tout simplement ce que j'appellerai le facteur moral ! Dans la boxe, plus peut-être que dans tout autre sport, ce facteur est tout-puissant ; sans lui, pas de victoires, pas de champions. Notre homme, s'il veut réussir, doit avoir toujours confiance en lui-même afin de ne jamais désespérer, même dans les phases les plus difficiles du combat. Il doit surtout être excessivement courageux et avoir le cœur solidement accroché, pour ne pas abandonner au premier coup dur encaissé ; ne jamais s'énerver, garder un imperturbable sang-froid qui lui permettra de profiter de la moindre faute de l'adversaire ; enfin, connaître ce dernier du mieux possible, savoir avant le match sa façon de combattre, sa tactique favorite, son point faible si possible, afin de pouvoir le battre sur son propre terrain.

Qualités physiques et morales réunies forment un tout inséparable, absolument indispensable à tout boxeur voulant arriver à se classer « parmi les bons ». GUY HENRIOT.

La boxe est le sport le plus difficile, car elle exige des aptitudes physiques et morales fort rares et un entraînement quotidien qui n'est pas à la portée de toutes les énergies. MAURICE GANOT.

L'ESCRIME N'EST PAS OUBLIÉE *M. Romain Coolus a accordé son suffrage à la boxe et à l'escrime. M. L. O. de Vargem-Alegre choisit également ce dernier sport. Pourquoi?*

Parce que l'escrime exige le plus d'aptitudes : force, agilité, promptitude de décision, coup d'œil sûr et entraînement intensif.

L. O. DE VARGEM-ALEGRE.

LA NATATION EST UN SPORT COMPLET Le meilleur sport est la natation. Il donne à la santé son maximum d'effet, il développe l'individu, lui procurant la force, la beauté plastique, l'énergie. En un mot, il apporte au corps des avantages qu'on ne peut espérer d'une façon aussi complète en s'entraînant aux autres sports. RAYMOND GAYDIER.

LA COURSE A PIED A SES DÉFENSEURS *Le champion cycliste Egg, qui détient le record du monde de l'heure sans entraîneur, ce qui constitue l'une des plus admirables prouesses du sport, opte cependant pour la course à pied :*

Si je n'avais pas pratiqué le football, la natation, la course à pied, la boxe et le cyclisme, je n'oserais pas vous répondre. Mais j'ai une opinion bien nette : c'est que la course à pied est vraiment le sport le plus simple, mais aussi le plus pénible, nécessitant la plus grande qualité athlétique. C'est pourquoi j'estime que le record de l'heure du regretté Jean Bouin est l'exploit le plus merveilleux qui ait été accompli. OSCAR EGG.

Nous possédons une légion de coureurs à pied. Combien sont-ils ceux qui brillèrent, combien ceux qui brillent encore d'un vif éclat ? Cinq ou six, pas davantage : Bouin, Keyser, Ragueneau, André, aujourd'hui Guillemot et Vermeulen. Quels sont les athlètes français capables de terminer honorablement dans un 100 mètres international ? D'où vient cette infériorité, cette pénurie de « bons » coureurs à pied ? De l'absence d'entraînement rationnel. Pourquoi n'y a-t-il pas de managers de coureurs, comme il en existe pour les boxeurs, les cyclistes ? Le coureur à pied est livré à lui-même et ne doit attendre que de ses seuls efforts une amélioration de forme. Courir est bien, s'entraîner est mieux. Mais Bouin ? Il n'eut pas d'entraîneur et pourtant... Si, il en eut un, excellent : lui-même. Et d'ailleurs, il fut une exception. Or, l'exception une fois de plus confirme la règle.

JEAN ARRAT-BALONS.

Le sport le plus difficile pour être parmi les bons est la course à pied qui nécessite une qualité, un cœur, des poumons, une méthode, un courage, une énergie qui ne sont pas à la portée de tous. Ajoutez à cela la patience de l'entraînement, la monotonie de la piste et le... peu d'encouragement de la foule. ANDRÉ NAULOT.

SAUT A LA PERCHE OU SAUT SANS ÉLAN ? *Le lieutenant-colonel Sée, commandant l'Ecole de Joinville, de même que l' « athlétesse complète », Mlle Suzanne Liébrard, choisissent les concours athlétiques :*

A mon avis, le saut à la perche présente les plus grandes difficultés, car il exige des efforts successifs très différents et une coordination absolue des mouvements qui, seule, peut amener à des performances sérieuses. Il faut à l'athlète des qualités de vitesse de détente, de force, de souplesse, et particulièrement des qualités de tête et un système nerveux parfaitement équilibré. Il faut donc que le sauteur à la perche soit *bon coureur, bon sauteur, bon grimpeur* et *bon gymnaste*. Le mouvement complet est un mouvement créé de toutes pièces et pour lequel il faut une grande volonté.

Le coureur est d'abord gêné dans sa course par la perche, il doit voir le point exact où il fixera la pointe de sa perche, il doit songer immédiatement à l'appel sur le bon pied et la place exacte des mains.

Il doit utiliser sa *course* pour sauter, son *saut* pour se rétablir, son *rétablissement* pour son retournement et sa *répulsion* pour franchir la barre en pivotant autour de celle-ci ; il faut enfin qu'il garde l'*équilibre* pour la chute.

Pour tous ces mouvements, il faut :

1° Des qualités de vitesse pour la course qui précède le saut ;

2° Des qualités de précision ;

3° L'adaptation de l'intensité de l'effort musculaire à la distance à parcourir et à la hauteur à franchir.

Enfin, une coordination parfaite dans la transformation de la vitesse horizontale obtenue par l'action des jambes en vitesse ascensionnelle puis une augmentation de cette vitesse ascensionnelle au moyen de la force de traction du train supérieur, une souplesse parfaite pour obtenir le retournement autour de la barre par l'action des muscles dorsaux et des muscles lombaires, et enfin une chute en souplesse.

Un sujet normal atteindra assez facilement 2 m. 50, mais, pour arriver à un résultat meilleur, il faut un travail extrêmement approfondi. Lieutenant-colonel SÉE.

Des nombreux sports que j'ai pratiqués — et pratique encore d'ailleurs — aucun ne m'a laissé l'impression d'exiger une énergie plus grande que les autres. J'avoue que je leur accorde à tous la même attention et les mêmes soins. Pourtant, à la réflexion, il me semble que les sauts sans élan — en particulier, le saut en hauteur — demande des aptitudes plus particulières. Ce sont sans doute les sports où l'on progresse le plus lentement, exigeant une énergie constante et une persévérance inlassable.

Le « temps » du saut en hauteur sans élan est excessivement difficile à acquérir, et il ne suffit pas de regarder les autres sauter pour prétendre à réussir un bon saut. Il faut d'autant plus de courage pour s'y adonner qu'il est très fatigant et peu encouragé. Les athlètes de l'un et l'autre sexe le délaissent pour d'autres sports plus goûtés du public. On ne le voit figurer que dans les épreuves de Championnat et ses fidèles s'en désolent, en exprimant timidement l'espoir qu'on lui accorde bientôt la place d'honneur à laquelle il a droit par sa difficulté de réalisation. S. LIÉBRARD.

Nous arrêtons notre consultation. Nous remercions tous ceux qui ont bien voulu répondre à notre enquête. L'accord, on le voit, n'est pas parfait. C'est une raison de plus pour nous faire aimer le sport. Chaque opinion est en effet convaincante et pourtant, quelle variété! La conclusion est donc que tous les sports nécessitent un ensemble de qualités différentes sans quoi on ne peut réussir et qu'il n'en est pas où il soit plus ou moins facile de se classer « parmi les bons ». Tous présentent les mêmes difficultés physiques et morales.

DU RING AU CINÉ

Jack Dempsey, champion du monde de boxe, en attendant de rencontrer Georges Carpentier, si ses exigences le permettent, trouve le moyen de gagner de l'argent en posant pour le cinéma. On peut constater d'après ces documents que le principal acteur du film "*Dare-devil Jack*" ou "*The serial with a million punches*", s'il n'a pas l'élégance de notre champion, cherche en tout cas à faire du mieux qu'il peut ! En dehors de ces intermèdes, Jack Dempsey a maille à partir avec la justice. C'est un déboire dont il se serait bien passé ; alors que Georges Carpentier, comme aviateur, recevait la Médaille militaire au front, Dempsey, pendant la guerre, réussit à s'embusquer ; aux États-Unis, on poursuit les délinquants de ce genre !

Vie au Grand Air
Technique

L'ALCOOL PEUT-IL REMPLACER L'ESSENCE ?

L'alcool peut remplacer l'essence. — Les valeurs comparées de l'essence, du benzol et de l'alcool. — Quelles quantités de différents produits consommera votre moteur. — Avantages et désavantages de l'emploi de l'alcool. — Le mélange de l'alcool et de l'essence.

LE prix élevé et la pénurie probable de l'essence ont attiré l'attention du grand public, et accessoirement de nos parlementaires sur l'alimentation des moteurs à exlopsions à combustible liquide. On s'est demandé si les moteurs à essence ne pourraient pas consommer autre chose que de l'essence, et en particulier, si l'alcool ne constituerait pas le carburant de l'avenir.

Remarquons d'abord que la question est loin d'être nouvelle puisque, en 1901 et 1902, le Congrès de l'alcool a examiné très à fond cette question, et qu'une épreuve de vitesse sur route s'est courue en 1902, sous le nom de Circuit de l'alcool, épreuve où les voitures devaient s'alimenter uniquement avec de l'alcool éthylique. Techniquement donc, la question est résolue par l'affirmative : les moteurs actuels de nos voitures peuvent fonctionner au moyen de l'alcool. Mais il nous a paru intéressant d'examiner dans quelles conditions le moteur à essence fonctionnerait avec un autre carburant, alcool ou benzol, quelles modifications résulteraient du changement de combustible au point de vue puissance et consommation.

La Puissance et le Combustible.

Dans un moteur à explosions, le travail moteur est fourni à chaque cycle par l'explosion de la masse gazeuse absorbée dans les cylindres au temps de l'aspiration ; cette masse se compose d'air atmosphérique mélangé en proportions convenables d'un combustible liquide plus ou moins gazéifié.

Le travail fourni par une masse déterminée de mélange explosif est évidemment proportionnel à l'énergie chimique contenue dans cette masse.

Considérons 1 kilogramme d'essence que nous faisons brûler dans l'air atmosphérique. Utilisons toute la chaleur produite par la combustion de l'essence pour chauffer de l'eau. Nous constatons ainsi que la combustion de 1 kilogramme d'essence peut porter de 0 à 100° une quantité d'eau égale à 110 litres ; c'est ce qu'on exprime en langage plus scientifique en disant qu'un kilogramme d'essence dégage par sa combustion 11.000 calories.

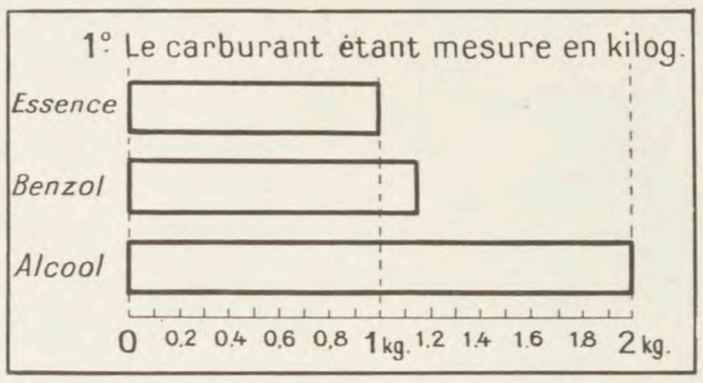
Ces 11.000 calories représentent donc l'énergie chimique contenue dans un kilogramme d'essence.

Si nous répétons l'expérience avec un kilogramme d'alcool à 95°, nous constatons que nous obtenons par la combustion de ce kilogramme d'alcool seulement la moitié de la chaleur obtenue avec l'essence, soit environ 5.500 calories ; avec le benzol, nous obtiendrons un chiffre intermédiaire entre l'alcool et l'essence, soit 9.500 calories.

Ceci posé, cherchons à évaluer l'énergie contenue sous forme calorifique dans une certaine masse de gaz explosif aspirée par un moteur, par exemple dans une masse occupant à 0° et sous la pression atmosphérique, un volume d'un litre. C'est cette masse que, pour plus de simplicité, nous appellerons un litre de gaz explosif.

En fabriquant le gaz explosif dans le carburateur, nous devons nous arranger pour que la combustion du carburant soit aussi complète que possible. Il s'en suivra donc que pour chaque nature de carburant il y aura une proportion bien définie entre le volume de l'air qui sert de comburant et le poids du combustible.

L'expérience prouve que, pour brûler un kilogramme d'essence, il faudra environ 15 mètres cubes d'air ; pour brûler un kilogramme d'alcool, il faudra 7,5 mètres cubes d'air, et, pour brûler un kilogramme de benzol, 13 mètres cubes d'air. Bien entendu, nous avons arrondi les chiffres, et ne cherchons pas une exactitude rigoureuse dans les calculs tout



Consommation d'un moteur déterminé. Alimenté successivement avec l'essence, benzol, et l'alcool.

à fait élémentaires auxquels nous avons recours ici.

Avec l'essence donc, un litre d'air devra contenir $\frac{1}{15.000}$ de kilogramme d'essence ; le nombre de calories que peut produire ce $\frac{1}{15.000}$ de kilogramme d'essence sera donc de $\frac{11.000}{15.000} = 0,73$ calories. Telle sera l'énergie que développera dans un moteur à explosions un litre d'air carburé à l'essence.

Bien entendu, toute cette énergie ne sera pas utilisable sur le volant du moteur : une partie en sera dissipée dans l'eau de refroidissement, une autre s'en ira avec les gaz chauds de l'échappement, et enfin, une certaine portion sera employée à vaincre les résistances passives du mécanisme du moteur.

Mais des expériences assez nombreuses ont permis de constater que la proportion d'énergie ainsi dilapidée par ces différentes sources était sensiblement la même pour un moteur déterminé, quel que soit le combustible employé (encore une fois, il s'agit là de données approximatives, et non pas de données rigoureusement exactes : nous insistons sur ce point pour qu'on ne nous chicane pas sur une décimale).

Admettons, si vous voulez, que le quart de l'énergie développée par le mélange combustible soit utilisé réellement sur l'arbre du moteur. Nous aurons donc 018 calories transformées en travail ; or, comme nous l'enseigne une loi élémentaire de thermo-dynamique, l'équivalent mécanique de la chaleur étant d'environ 425 kilogrammètres, c'est-à-dire qu'une calorie intégralement transformée en travail pourrait produire 425 kilogrammètres, nous en conclurons que la combustion d'un litre d'air carburé à l'essence produira sur l'arbre de notre moteur un travail de

$$425 \times 0,18 = 77 \text{ kilogrammètres.}$$

Si ce travail s'accomplit en une seconde, la puissance de notre moteur sera d'environ un cheval.

Substituons maintenant l'alcool à l'essence.

L'alcool, avons-nous dit, exige pour sa combustion d'être mélangé à environ 7 m³, 5 d'air ; un litre d'air carburé à l'alcool contiendra donc $\frac{5.500}{7.500} = 0,73$ calories : c'est exactement le même chiffre que nous avons trouvé pour l'essence.

Donc, si notre moteur brûle un litre de mélange par seconde, il aura encore avec l'alcool une puissance de un cheval.

Si nous refaisons le calcul pour le benzol, nous arrivons à un résultat à peu près identique : le travail produit par un litre d'air carburé au benzol sera encore sensiblement de 75 kilogrammètres.

La conclusion que nous pouvons en tirer est donc la suivante : quel que soit celui des trois combustibles liquides que l'on emploie dans un moteur déterminé, essence, alcool ou benzol, la puissance de ce moteur restera sensiblement la même. Bien entendu, cette conclusion n'est vraie que si pour chacun des combustibles nous avons effectué un réglage convenable du carburateur.

Donc, la puissance est pratiquement indépendante du combustible employé.

Voyons maintenant comment va varier la consommation.

La Consommation des différents Carburants.

D'après ce que nous venons de dire, il est facile de conclure que pour produire un certain travail sur l'arbre d'un moteur déterminé, il faut consommer dans ce moteur

une quantité de combustible susceptible de dégager dans sa combustion un nombre déterminé de calories.

Plus, donc, un combustible dégagera de calories dans sa combustion, moins il sera nécessaire d'employer de ce combustible pour produire une puissance donnée.

Considérons un moteur qui dépense par exemple un kilogramme d'essence pour produire un certain travail pendant une heure. Sa puissance sera, si vous voulez, de 4 HP ; nous aurons donc comme consommation 1.000 grammes pour 4 HP pendant une heure, soit 250 grammes d'essence par cheval-heure.

Ces 1.000 grammes d'essence développent, nous l'avons dit, 11.000 calories. Quelle est la quantité d'alcool que nous devrons brûler pour produire la même puissance pendant le même temps ? Evidemment, la quantité capable de dégager par sa combustion le même nombre de calories que un kilogramme d'essence, soit 2 kilogrammes d'alcool, puisque le pouvoir calorifique de celui-ci est à peu près la moitié de celui de l'essence. On trouverait de même qu'il faut consommer environ 1.150 grammes de benzol pour alimenter le même moteur.

Par conséquent, si la puissance du moteur reste la même, quel que soit le combustible qui sert pour l'alimenter, il n'en est pas de même de sa consommation qui varie du simple au double quand on passe de l'essence à l'alcool.

La consommation que nous avons notée ici a été exprimée en kilogrammes — ou en grammes — de combustible. Mais dans la pratique, quand nous garnissons le réservoir de notre voiture, nous ne payons pas au marchand tant le kilogramme d'essence ou d'alcool, mais tant le litre.

Il faut donc comparer la quantité de combustible employé non pas en le mesurant en poids, mais en le mesurant en volume.

Les poids spécifiques des trois combustibles dont nous nous occupons sont à peu près les suivants : essence, 0 kg. 720 ; alcool, 0 kg. 840 ; benzol, 0 kg. 885. Cela veut dire qu'un litre d'essence pèse 720 grammes, un litre d'alcool 840 grammes et un litre de benzol 885 grammes.

Par conséquent, si nous cherchons la quantité de combustible qu'il faudra substituer à un litre d'essence pour produire dans un moteur un travail déterminé, nous trouvons qu'il faut environ 1 l. 700 d'alcool, et 0 l. 95 de benzol.

A prix égal au litre, le combustible le plus économique serait donc le benzol, puis viendrait l'essence et enfin l'alcool.

Mais les prix de ces combustibles ne sont pas les mêmes. Cherchons donc l'équivalent en francs des trois combustibles : essence, alcool, benzol.

Partons de l'essence à deux francs le litre, ce qui est actuellement le prix de ce carburant (1). Pour que l'alcool ou le benzol puissent être substitués à l'essence pour une même dépense, il faudrait que 1 l. 700 d'alcool coûtât seulement deux francs, et que 0 l. 95 de benzol coûtât également deux francs, ce qui nous amène pour l'alcool au prix de 1 fr. 20 le litre, et, pour le benzol, au prix de 2 fr. 10.

Le benzol ne coûte pas ce prix-là ou plutôt ne coûtait pas ce prix, quand on pouvait encore trouver du benzol : actuellement, ce combustible a à peu près disparu du marché.

Quant à l'alcool, son prix actuel est encore beaucoup plus élevé que celui de l'essence, puisqu'il faudrait qu'il descendît à 1 fr. 20 pour ne pas être plus coûteux.

Quel est le Combustible le plus avantageux ?

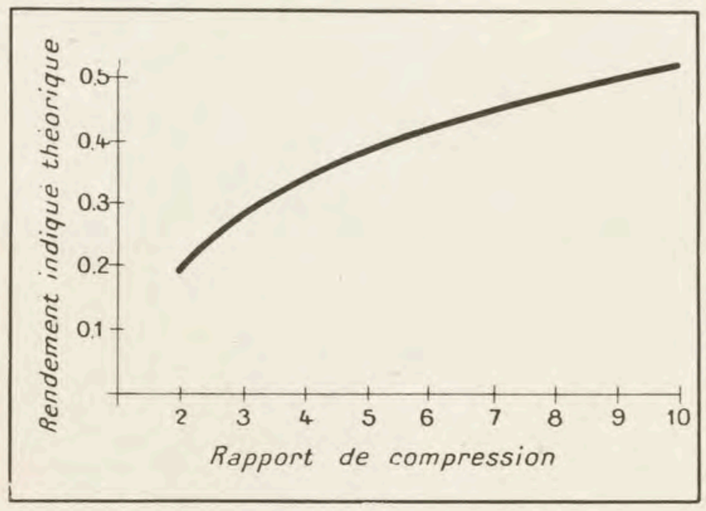
Tout ce qui précède s'applique à un moteur déterminé : c'est-à-dire que nous avons pris un moteur, et que, sans rien modifier à ce moteur en dehors de son carburateur, nous l'avons fait marcher successivement avec de l'essence, de l'alcool et du benzol ; nous sommes arrivés aux conclusions que l'on a vues. Ces conclusions ne seraient d'ailleurs pas les mêmes si l'on posait le problème autrement.

Supposons que l'on construise spécialement trois moteurs dont l'un doive utiliser de l'essence, l'autre de l'alcool et le troisième du benzol. Pour établir ces trois moteurs, le constructeur se sera donc basé sur les propriétés du combustible particulier qui doit alimenter chacun d'eux et les aura dessinés en conséquence.

Ces trois moteurs différeront très sensiblement les uns des autres. Sans entrer dans les détails, parlons seulement de la question compression.

Le rendement d'un moteur, qui est, comme nous l'avons dit, le rapport entre les calories réellement utilisées et les calories dépensées, dépend principalement du rapport qui existe entre le volume total du cylindre et le volume de la chambre de compression. C'est ce rapport qu'on désigne quelquefois sous le nom impropre de compression froide. Le rendement est d'autant plus élevé que le rapport de compression est lui-même plus grand.

Pour un moteur théorique, c'est-à-dire qui fonctionnerait avec de l'air pur comme corps décrivant le cycle et sans pertes par les parois, le rendement dépend même uniquement du rapport de compression. Il semble donc que



Rapport de compression et de rendemeut de l'essence, du benzol et de l'alcool.

l'on doive donner à ce rapport la valeur la plus élevée possible. Or, on est précisément limité pour le rapport de compression par la nature du combustible à employer. Avec l'essence, il est difficile d'obtenir un moteur fonctionnant régulièrement avec un rapport de compression supérieur à 5 ; avec le benzol, on peut arriver à 7, et avec l'alcool à 10 (là encore, nous nous contenterons de chiffres approximatifs).

La thermo-dynamique nous enseigne que le rendement théorique de ces moteurs sera respectivement de 0,38 pour le moteur à essence, 0,44 pour le moteur à benzol et 0,50 pour le moteur à alcool.

Si nous supposons que les trois moteurs travaillent dans les mêmes conditions, et que le premier consomme, pour produire un travail déterminé, un litre d'essence, le second consommera seulement 0 l. 8 de benzol et le troisième 1 l. 3 d'alcool. Dans ces conditions, les prix équivalents de ces trois carburants seraient sur une base de 2 francs pour l'essence, de 2 fr. 50 pour le benzol et de 1 fr. 55 pour le litre d'alcool.

Comme on le voit, les conclusions de notre précédent paragraphe sont sensiblement modifiées quand on prend des moteurs construits spécialement pour fonctionner dans les meilleures conditions possibles avec chacun des combustibles envisagés.

Dans ces moteurs théoriques d'ailleurs, on ne pourrait pas employer indifféremment n'importe quel combustible. Le moteur à essence pourrait, à la vérité, fonctionner soit à l'essence, soit au benzol, soit à l'alcool, mais le moteur au benzol ne pourrait pas fonctionner à l'essence, et quant au moteur à alcool, c'est ce seul liquide dont il tolérerait l'usage.

Objections contre l'emploi de l'Alcool.

On a fait de nombreuses objections contre l'emploi de l'alcool pour l'alimentation des moteurs à explosions. Ces objections se résument à trois principales : consommation exagérée d'alcool, impossibilité de démarrer à froid avec l'alcool ; l'alcool attaquerait la matière des moteurs.

Nous avons vu ce qu'il fallait penser de la première de ces objections : quoiqu'il arrive, et même avec des moteurs construits spécialement, la consommation d'alcool sera toujours plus élevée que la consommation d'essence ; l'alcool ne sera donc avantageux que si son prix est nettement moindre que celui de l'essence.

Quant au démarrage à froid, c'est un fait contre lequel on ne peut rien : un moteur ordinaire ne démarre pas à froid à l'alcool. Pour démarrer, il faut de toute nécessité soit employer l'essence ou le benzol pendant quelques instants, soit réchauffer au préalable assez énergiquement le carburateur. En marche normale, du reste, il y aura lieu de réchauffer plus énergiquement un carburateur à alcool qu'un carburateur à essence, en raison de la volatilité moindre de l'alcool et de sa chaleur spécifique plus élevée.

Quoi penser enfin de la dernière objection ? Des expériences assez longues, entreprises en particulier par M. Sorel, ont montré que dans la combustion incomplète de l'alcool il pouvait se former des produits (acide acétique ou oxalique) susceptibles d'attaquer les parois du cylindre et les soupapes ; mais, si l'on emploie de l'alcool pur et si la carburation est convenable, aucun produit nocif ne se forme au cours de la combustion.

Certains produits que la Régie mélange à l'alcool pour le dénaturer donnent naissance, eux aussi, à des produits corrosifs : si l'on se décide enfin à favoriser l'emploi de l'alcool pour l'alimentation des moteurs, il faudra que notre Administration des Finances abandonne ses vieilles méthodes de dénaturation.

L'Alcool carburé avec de l'essence.

Nous n'avons parlé jusqu'ici que de l'alimentation des moteurs par l'alcool pur. Les inconvénients de l'alcool disparaissent à peu près complètement si, au lieu de l'employer seul, on le mélange à un carburant plus riche, en particulier le benzol, avant de l'admettre dans le carburateur.

L'alcool carburé à 50 % de benzol a fait ses preuves depuis bien longtemps dans les concours militaires de camions automobiles d'abord, et ensuite sur les omnibus de la C. G. O. qui n'ont pas brûlé autre chose de 1910 à 1912. Si la Compagnie des Omnibus a abandonné l'alcool carburé, ce n'est pas pour des raisons d'ordre technique, mais uniquement parce que le cours de l'alcool variait avec des sautes si brusques qu'il était impossible d'établir d'avance un budget de dépenses.

On a proposé également de carburer l'alcool avec de l'essence. Malheureusement, si l'alcool se mélange en toutes proportions avec le benzol, il ne se mélange pas avec l'essence, tout au moins quand il s'agit d'alcool industriel (90-95°), et d'essence ordinaire de densité comprise entre 720 et 740. Pour que le mélange ait lieu, il faut interposer un troisième corps, éther ou benzol, qui permet un mélange convenable.

Des essais ont été entrepris depuis pas mal de temps déjà sur ces mélanges ternaires et ont donné des résultats encourageants, en particulier quand on employait le benzol comme solvant. Malheureusement, la rareté actuelle du benzol et le prix prohibitif de l'alcool empêchent l'usage pratique de ce carburant, qu'on avait dénommé carburant national, de se répandre.

Il faudra bien cependant trouver quelque chose pour remplacer l'essence, car sans être pessimiste, on doit envisager le moment rela-

(1) Depuis les quelques jours que cet article a été écrit, le prix de l'essence a subi une nouvelle hausse.

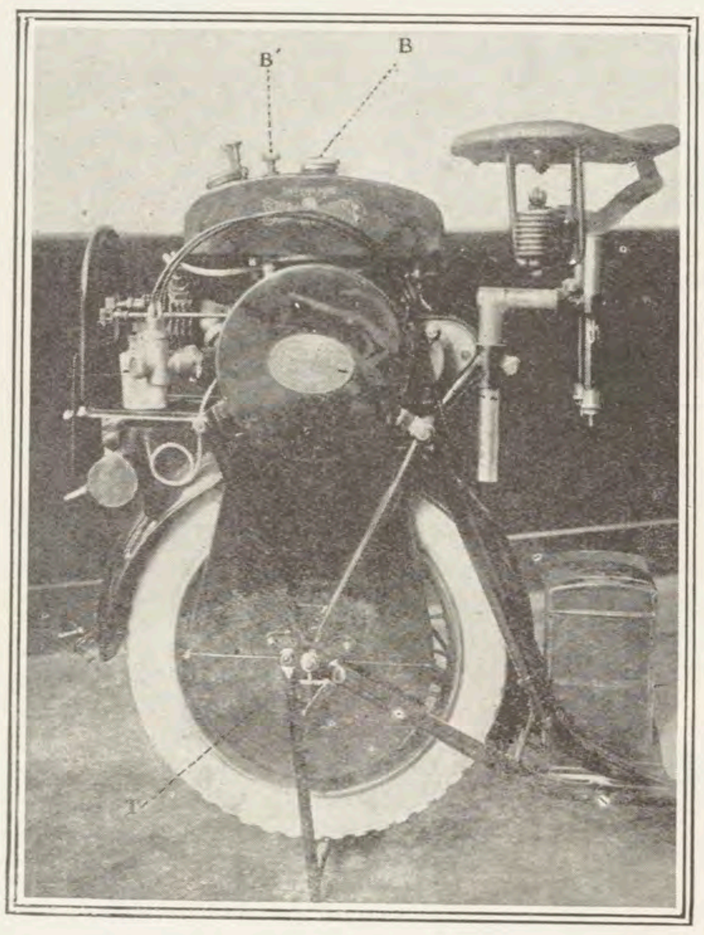
tivement prochain où toute l'essence extraite des pétroles américains suffira à peine à la consommation des Etats-Unis, où, par conséquent, les voitures européennes devront consommer de l'alcool ou rester au garage.

H. Petit.

QUEL EST L'AVENIR DU SCOOTER?

Le Scooter est-il appelé à un avenir en France. — Le confortable du nouvel appareil. — Définition du moteur. — La fabrication. — La stabilité. — Son emploi par tous.

LORSQUE les premiers de ces appareils ont fait leur apparition, il y a quelques mois à peine, le public, toujours méfiant pour ce qui est nouveau, les a accueillis avec un certain dédain. Qu'était-ce en effet ? Des jouets perfectionnés et c'est tout, mais de



Le moteur du Scooter Skootamota (côté droit). C. *Carburateur.* — T. *Carter de la chaîne de distribution.* — V. *Carter du volant.* — B. *Bouchon du réservoir d'essence et* B' *bouchon du réservoir d'huile, le réservoir que l'on voit ici étant suffisant pour la faible consommation du Scooter. Remarquons, sur la figure, le câble qui part du carburateur et qui aboutit à la manette placée sur le guidon, cette commande du carburateur est unique et suffit à la conduite de tout l'appareil.*

là à croire qu'une grande personne daignerait s'en servir dans un but utilitaire, cela jamais !

Cependant, le point de vue des constructeurs était tout différent, et ils prétendaient que ce nouveau véhicule était bel et bien destiné à faciliter la circulation de personnes de tout âge, et pas uniquement à faire les délices de quelques bambins de bonne famille.

En tous cas, on peut dire sans hésitation que les Scooter's que l'on trouve aujourd'hui sur le marché, sont des appareils vraiment pratiques, bien au point et capables de rendre de réels services. C'est bien ce qu'a comprit notre confrère l'*Auto* et c'est pourquoi il n'a pas hésité à mettre en jeu ses puissants moyens d'actions pour favoriser l'essort de ce nouveau-né.

Que voulait-on démontrer ? Que le Scooter était capable de transporter, assez rapidement et assez confortablement, une personne. Qu'il avait la puissance nécessaire pour monter aisément une côte et surtout, que c'était un engin d'une parfaite maniabilité. Disons tout de suite que les efforts des constructeurs ont été pleinement couronnés de succès et que le Scooter a largement fait ses preuves.

Deux marques se sont disputées les premières places du concours et ont vraiment fait montre de réelles qualités. Il serait injuste cependant, de vouloir déprécier la valeur des Monet-Goyon, mais nous devons constater que cette marque n'était pas prête. En effet, l'appareil présenté n'était pas à proprement parler un Scooter, la roue motrice, montée sur la machine, était destinée à être accouplée à une bicyclette, et par conséquent se trouvait être trop multipliée pour un scooter. D'ailleurs ceci n'est qu'un cas exceptionnel, la firme Monet-Goyon livrant aujourd'hui à la clientèle des appareils munis de dispositifs appropriés et bénéficiant de la vieille expérience de cette marque. Skootamota et Lumen, par contre, ayant préparé le concours, ont obtenu de brillants résultats, la première en emportant les trois premières places du classement général et la seconde en s'emparant des trois premières de l'épreuve de côte.

Bicyclette ou Motocyclette ?

Nous pouvons nous demander quelle place viendra occuper ce nouvel appareil, va-t-il remplacer la bicyclette ou la motocyclette ? Ni l'une, ni l'autre ! Quoique notre sympathique administration, toujours prévoyante, ait déjà tranché la question en classant purement et simplement les Scooter's dans la catégorie des motocyclettes, nous nous permettrons de ne pas être de cet avis. En effet, il n'y a pas lieu d'assimiler cet appareil à l'une ou l'autre des deux catégories déjà existantes, le Scooter étant un moyen de locomotion nouveau, construit en vue de satisfaire à de nouvelles nécessités. Il est plus rapide que la bicyclette et est moins fatiguant, ce qui n'est pas son moindre avantage car quel est le cycliste qui, arrivé au bas d'une côte, n'a souhaité avoir un petit moteur sur sa machine pour lui épargner la fatigue de la montée ? D'autre part le Scooter est plus confortable qu'une bicyclette, le siège est large et bien suspendu, les pieds reposent sur un plancher bien établi et de grands garde-boue protègent le cavalier.

Par rapport à la motocyclette, il est d'une construction beaucoup plus simple que la plupart des grosses machines que l'on trouve aujourd'hui sur le marché et qui fait de nos motocyclettes modernes des engins aussi compliqués que les automobiles, d'une force parfois équivalente, pouvant fournir une vitesse telle qu'un apprentissage est nécessaire pour permettre de s'en servir utilement et sans risques, et, d'autre part, l'adjonction d'un side-car presque indispensable oblige le propriétaire à avoir un garage ce qui entraîne à une dépense supplémentaire qui n'est d'ailleurs pas toujours du goût de tous ; or, avec le Scooter pas d'ennuis ni de complications de cette sorte, il réunit la plupart des avantages de la bicyclette et de la motocyclette sans en présenter les inconvénients.

Est-ce à dire que le Scooter est parfait ? Hélas ! non, rien n'est parfait et nous espérons que les constructeurs ne nous ferons pas les gros yeux si nous examinons leur appareil d'un peu trop près.

Le moteur et la fabrication.

C'est un engin léger, il ne pèse généralement pas plus de 45 à 50 kilogrammes, ce qui ne représente guère plus que le double environ d'une bicyclette ordinaire de tourisme, par conséquent une très grande force n'est pas nécessaire pour le mouvoir, soit pour lui faire gravir quelques marches d'escalier pour le rentrer chez soi, soit pour le maintenir d'aplomb lorsque le cavalier, étant dessus, est arrêté ; une femme peut aisément le manier sans difficultés.

Etant destiné à être mit entre toutes les mains, les constructeurs se sont efforcés de le rendre aussi simple que possible et facile à conduire.

Afin de donner une idée plus exacte du Scooter, nous allons faire la description succinte de l'un d'eux : le Skootamota.

Le moteur mono-cylindrique est un quatre temps de 60 mm. d'alésage et de 44 mm. de course ayant une force de 1 HP 1/2, sa vitesse de rotation normale est de 2.500 à 2.600 tours et sa vitesse maxima de 5.000 tours-minutes. Le cylindre est en acier avec culasse détachable en fonte, les soupapes placées par en dessus sont directement commandées par un arbre à cames ; le piston est en fonte et porte deux segments. Tous les roulements sont à billes ou à rouleaux.

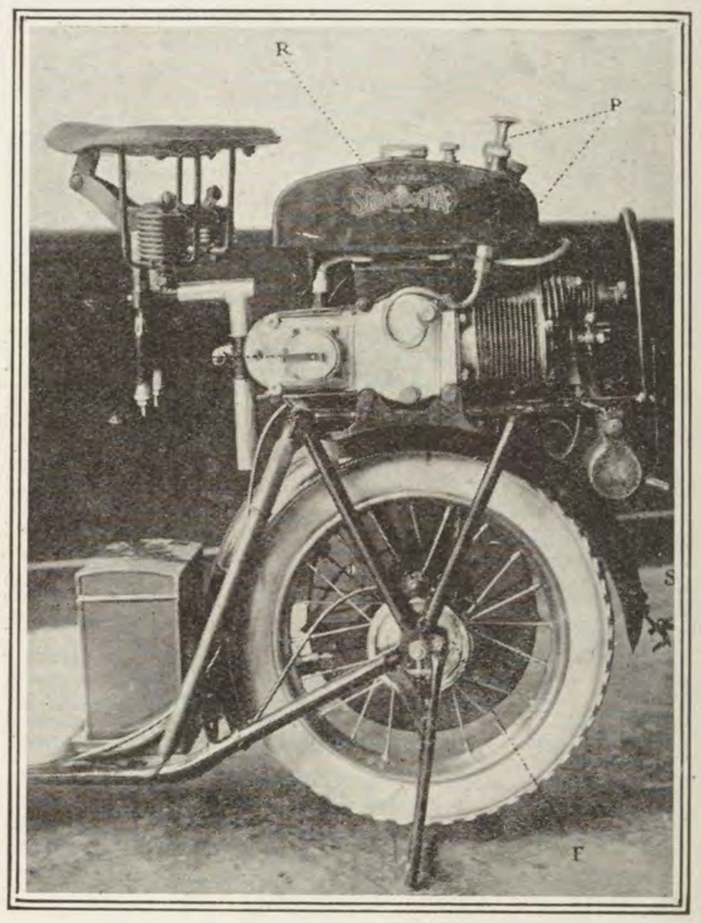
Le graissage se fait sous pression à l'aide d'une pompe à piston visible sur la figure.

Le carburateur est d'un type spécial automatique commandé par une seule manette placée sur le guidon ; il est alimenté par un réservoir en charge. La consommation est de 2 l. 1/2 d'essence aux 100 kilomètres et d'à peu près un demi-litre d'huile.

L'allumage est produit par une magnéto C. A. V. tournant à gauche.

Le refroidissement se fait par l'air, le cylindre est muni d'ailettes.

La commande directe est par chaîne à



Le moteur du Scooter Skootamota (côté gauche). R. *Réservoir d'essence et huile.* — P. *Pompe à huile.* — M. *Magnéto.* — *S. Silencieux.* — F. *Tambour du frein arrière. Cette figure montre nettement la pompe à huile du type à piston, celle-ci est placée de façon à être à la portée de la main.*

rouleau réglable, enfermée dans un carter de tôle formant bain d'huile.

Deux freins, l'un sur le guidon, l'autre au pied, tous deux du type à ruban et commandés par câbles Bowden, assurent la sécurité.

« Remplissez d'essence et d'huile, et un petit nettoyage de temps en temps, cela suffit, dit le constructeur dans son catalogue ».

La vitesse qui est d'environ 25 à 30 kilomètres à l'heure est très suffisante car elle permet de faire une moyenne honorable et donne une réserve de puissance telle que le scooter peut grimper aisément des côtes d'un pourcentage assez élevé, il l'a d'ailleurs prouvé dans le concours auquel nous avons déjà fait allusion.

Le confort et la stabilité.

C'est en abordant la question confort et stabilité que nous touchons au point sensible du petit Scooter. D'après ce que nous avons pû juger par nous-même, la large surface de la selle et les gros ressorts dont elle est munie donnent une excellente impression au point de vue de son élasticité, les roues sont montées

avec de gros pneus ayant l'air d'être assez bien adaptés, mais cependant nous croyons que le petit diamètre des roues ne peut être très approprié au point de vue de la tenue de route et il est bien possible que sur un terrain un peu cahoteux le cavalier ne soit quelque peu mis à mal. De plus le moteur (où se trouve le centre de gravité) est bien placé aussi bas que possible, mais pas assez cependant, et sur terrain gras la stabilité est-elle parfaite, et le dérapage n'est-il pas à craindre ? Il est vrai que le Scooter n'est pas un appareil de vitesse et en marchant relativement doucement ces inconvénients disparaissent. Il est bon de remarquer que le Scooter a été conçu dans un but bien défini, or, l'expérience a prouvé qu'il avait donné ce qu'on attendait de lui, mais il ne faut pas lui en demander davantage. Il n'est jamais venu à l'idée de qui que ce soit de demander à un cheval de fournir le même travail qu'une automobile, par conséquent ne demandez pas au petit Scooter plus qu'il ne peut faire, et il peut déjà beaucoup.

Parmi les avantages du Scooter, les constructeurs insistent sur ce point qu'on ne se salit pas, par conséquent il est tout indiqué pour les personnes qui, habitant en dehors des villes, veulent s'épargner les inconvénients des tramways ou des trains de banlieue pour se rendre à leur travail. D'autre part, sa conduite étant extrêmement simple (une concurrente n'ayant prit qu'une unique leçon fit un parcours très correct) il pourra être employé aussi aisément par une dame, même par des jeunes gens, que par des hommes. Son utilité se fera également apprécier pour les déplacements dans une grande ville où il permettra un transport rapide et économique. Avant de nous prononcer sur les services que peut rendre le Scooter en tant qu'engin de tourisme, nous attendrons qu'il ait montré ses capacités sur route ; cette attente d'ailleurs, ne sera pas longue car le Scooter-Club de France organise pour un avenir prochain une épreuve de 100 kilomètres sur route.

Nous ne pouvons terminer notre petite étude sur le Scooter sans joindre notre voix à celle de plusieurs confrères qui se sont justement élevés contre la mesure (à laquelle nous avons fait allusion) prise par l'administration qui a décidé de ranger les Scooters dans la catégorie des motocyclettes, par conséquent obligation pour les conducteurs de posséder la carte rose du brevet de conduire. Ceci est tout à fait abusif, car comme on a pû en juger le Scooter est un appareil destiné à être mis entre toutes les mains et nous n'en donnerons comme meilleure preuve que le résultat du concours d'adresse de l'Auto qui fut brillamment remporté par une concurrente de 14 ans, or pour obtenir le brevet en question il faut être âgé de 18 ans ! C'est contre cette mesure, qui menace de compromettre gravement l'extension de leur appareil, que ce sont élevés les constructeurs.

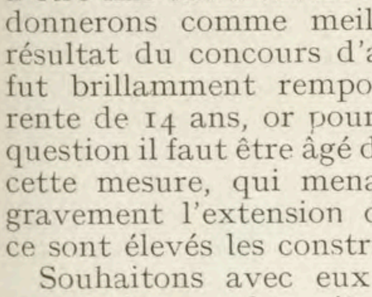
Souhaitons avec eux que la mesure soit rapportée au plus vite et que le gracieux nouveau-né soit définitivement traité comme la vulgaire bicyclette, et alors avant peu attendons nous à le voir répandu dans nos rues à l'égal de son ancêtre... la trottinette !

P. LEFEBVRE.

NOUVEAUTÉS

Semelles chauffantes pour chaussures d'aviateurs et de conducteurs de véhicules
(W. W. Lillard).

Ce dont souffre le plus un conducteur de voitures, l'hiver, est incontestablement le froid aux pieds. M. Lillard propose d'insérer dans une chaussure ordinaire une sorte de semelle contenant une résistance électrique qui aboutit à des bornes 16, logées dans le talon de la chaussure. Une prise de courant vient s'enfoncer dans ces bornes et est mise en relation avec la batterie d'accumulateurs.



LE TRAVAIL DES PNEUMATIQUES

De nombreuses controverses ont été engagées sur cette question : comment le pneu supporte-t-il la charge de voiture? Par le boudin d'air ou par les toiles? L'article ci-dessous répond à cette interrogation.

ENCORE qu'il soit à certains jours « désorganisé », le pneu d'automobile est tout de même un rude travailleur, auquel il semble qu'on n'ait pas toujours pleinement rendu justice. En fait, de même que, seul, le moteur léger a permis l'éclosion de l'avion, seul, le pneumatique a permis à l'automobile de se développer et d'arriver à l'état de perfection où est actuellement parvenue sa fabrication.

Plus on étudie minutieusement le rôle assumé sur une voiture par les pneumatiques — et surtout par ceux des roues arrière, ou roues motrices, dont il sera presque exclusivement question dans les lignes qui suivent, — plus on est obligé d'admirer l'audace qu'il a fallu au génie humain pour oser confier à quelques chiffons de toile, enrobés dans du caoutchouc et soutenus par un matelas d'air, la formidable besogne dévolue à ce dispositif. Et je crois bien que, dans l'asservissement de la matière à nos besoins, il serait difficile de trouver un autre exemple d'accomplissement d'une tâche aussi pénible et aussi soutenue par rapport aux moyens mis en œuvre.

Pour peu que vous y réfléchissiez, vous ne tarderez pas à reconnaître que les bandages arrière d'une auto supportent indirectement presque tout le travail du moteur : agents de liaison entre la transmission de la voiture et le sol de la route, les pneumatiques utilisent l'effort propulseur disponible à la jante, c'est-à-dire au rendement près de la transmission, la puissance développée par le moteur. Allez donc après cela vous étonner de quelques menues défaillances...

Les fonctions du pneumatique.

Il ne nous est guère possible — la matière en est trop vaste — d'entrer ici dans le détail d'une théorie relative au travail accompli par un pneu. Tout au plus pouvons-nous l'esquisser à grands traits.

Les fonctions remplies par le bandage sont multiples et complexes : non seulement il supporte le véhicule, mais encore il est un organe de propulsion, en même temps qu'il amortit les chocs dus aux faibles dénivellations de la route. A côté de ces fonctions primordiales, il en est d'autres qui, bien qu'elles soient d'ordre secondaire et puissent être négligées dans une première étude, constituent néanmoins un apport sérieux dans l'ensemble des travaux auxquels est soumis le pneumatique : on en peut prendre pour exemple les variations périodiques de l'effort propulseur, variations dues à l'interposition d'un joint de cardan dans la transmission ou, plus précisément, de deux arbres — l'un menant et l'autre mené — non exactement situés dans le prolongement l'un de l'autre : celui qui sort de la boîte des vitesses et celui qui porte le pignon d'attaque du différentiel.

Et l'on y peut ajouter encore les efforts — tantôt accélérateurs, tantôt retardateurs — provenant de l'entrée en jeu du différentiel, soit dans les virages, soit lors des freinages, soit par suite d'inégalités d'adhérence d'une roue à l'autre.

Oui, le pneu est un rude travailleur.

Compression ou tension ?

Le premier problème qui se pose à notre attention est celui-ci : *Comment le pneu supporte-t-il la voiture?* Il faut croire qu'il n'est pas très aisé de répondre à cette question, si l'on en juge par les quelques petites controverses qui se sont ouvertes à ce sujet, controverses qui n'ont d'ailleurs jamais conduit à des conclusions d'une netteté particulièrement éclatante.

On comprend aisément comment les rais d'une roue supportent le moyeu, mais il est beaucoup plus malaisé de comprendre comment le bandage et sa chambre à air soutiennent la voiture ou, ce qui revient au même, la jante sur laquelle ils sont montés.

Considérons (*fig.* 1) un pneumatique, représenté ici par sa section transversale, formé d'une enveloppe E, montée sur une jante J et renfermant une chambre à air C convenablement gonflée. Il y a un point sur lequel tout le monde est d'accord : le poids de la voiture, agissant de haut en bas, peut être considéré comme une force F appliquée à la jante, tandis que la réaction du sol sur la voiture est une force égale et de sens contraire F', appliquée au point de contact du bandage avec le sol. Reste à déterminer comment ces efforts se transmettent à travers le pneumatique ou, puisque ces deux forces sont égales et directement opposées, comment s'établit l'équilibre. C'est ici que les avis commencent à différer.

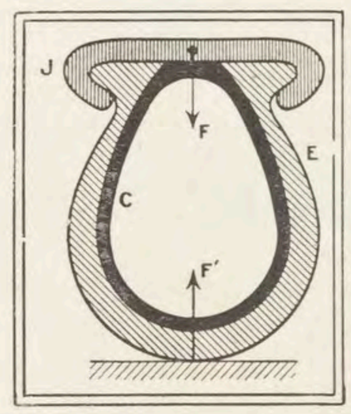


Fig. 1. — Efforts agissants sur le pneu.

L'effort est transmis par le matelas d'air, affirment les uns. Pas le moins du monde, rétorquent les autres : il est transmis par les toiles de l'enveloppe... Le poids de la voiture est supporté par la portion inférieure du pneu, dit l'un. Illusion ! prétend l'autre : le poids est suspendu à la partie supérieure, celle qui est en opposition avec le sol. Hippocrate dit oui, et Galien dit non...

Qui d'entre tous ces théoriciens a raison ? Tout le monde, et personne... chacun d'eux n'a vu qu'un côté du phénomène, alors qu'il en faut voir l'ensemble.

Le travail du pneu au repos.

Si nous considérons un pneu gonflé ne subissant aucun effort extérieur, c'est-à-dire si nous nous plaçons dans le cas où il n'a pas à supporter le poids de la voiture et où la roue est montée sur un cric, la pression intérieure de l'air fait travailler à l'extension le caoutchouc de la chambre à air, les toiles et les gommes de l'enveloppe.

Lorsque le pneu repose sur le sol, deux cas peuvent se présenter selon que le gonflage a été effectué à une pression plus ou moins élevée. Dans le premier cas, il n'y a pas de déformation sensible au contact ; dans le second, il y a déformation du bandage, et le contact s'établit sur une surface de forme à

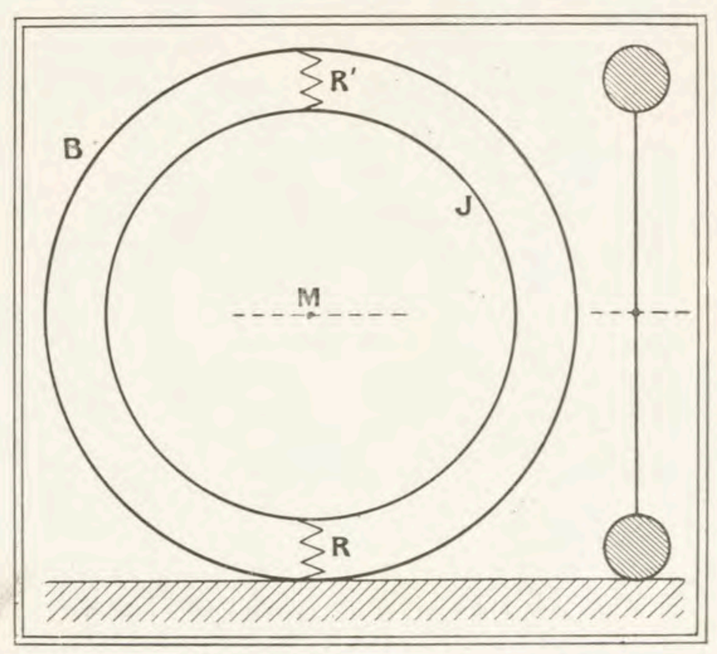


Fig. 2. — Pneu au repos, sans charge.

peu près elliptique. Dans le premier, le pneu fonctionne, purement et simplement, comme une jante rigide.

Dans le second cas, nous pouvons formuler l'énoncé suivant : la pression intérieure du pneu limite la déformation et, si l'on ne tient pas compte de la rigidité intrinsèque du bandage, cette déformation cesse de s'accroître lorsqu'il y a équilibre entre la pression unitaire due à la réaction du sol sur la portion du bandage servant d'appui à la roue, et la pression intérieure dans la chambre à air.

C'est à partir d'ici que nous avons besoin de toute notre attention pour comprendre exactement la série des phénomènes qui interviennent. Sur la figure 2, nous avons représenté le pneu reposant sur le sol, mais n'ayant aucun poids à supporter. Assimilons, provisoirement, ce pneu à un système formé de deux ressorts R et R' intercalés entre une jante rigide J et une bande de roulement, également rigide, B. Lors de l'application d'un poids au moyeu M, celui-ci s'abaisse en M' ; le ressort R se comprime en R, et le ressort R' se tend en R' . Nous avons représenté à droite, sur le schéma A, la forme que tendrait à prendre l'enveloppe si l'assimilation résultant de notre comparaison pouvait se faire intégralement. Dans la réalité, cette assimilation ne peut se poursuivre que dans la mesure même où la rigidité du système — due pour une part au gonflement et pour une autre part à l'indéformabilité relative résultant

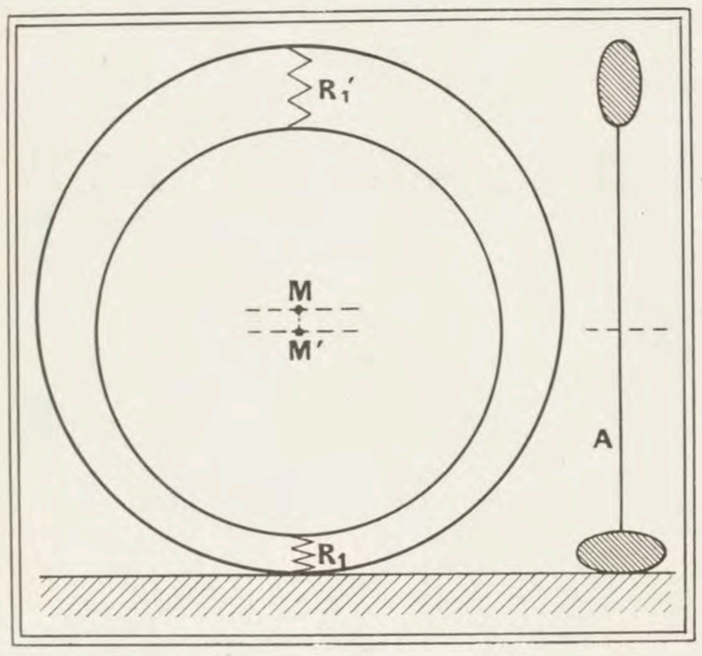


Fig. 3. — Pneu au repos, sous charge.

de la constitution du bandage — nous y autorise. Il est donc exact qu'une partie de l'effort de sustentation se trouve reportée dans la partie du bandage qui est en opposition avec la route et que la jante est suspendue à la partie supérieure du bandage *(fig. 4)*. Mais il est encore plus conforme à la réalité de considérer que l'effort se répartit sur toute la surface de l'enveloppe et se transmet à toutes ses parties, du croissant au talon.

Pour nous résumer, nous pouvons formuler le petit théorème suivant : la somme 1° des pressions internes multipliées par la surface d'appui et 2° des efforts supplémentaires dus à la rigidité constitutionnelle du bandage est égale à la portion du poids de la voiture reposant sur le pneu.

De tout ce qui précède, nous pouvons retenir deux points intéressants : le premier, qui doit retenir notre attention à cause de ses conséquences pratiques, est que l'ensemble du pneu participe aux travaux imposés à sa portion agissante, qualité qui ne peut être obtenue avec aucun des autres dispositifs qui tendent à se substituer à lui et qui nous montrent que, quoi qu'on fasse, on ne remplacera jamais complètement le pneu. Le second est que nous pouvons arriver à une conception suffisamment exacte du rôle du pneu en considérant que la charge est supportée par l'enveloppe, le rôle de la pression d'air consistant à maintenir continuellement la forme de cette enveloppe ou à la rétablir lorsque la cause de la déformation a disparu.

Le travail du pneu en marche.

Examinons maintenant, le cas du pneu monté sur une voiture qui se déplace. Ses deux principales fonctions, avons-nous vu précédemment, sont — sur les roues motrices — de servir à la propulsion du véhicule

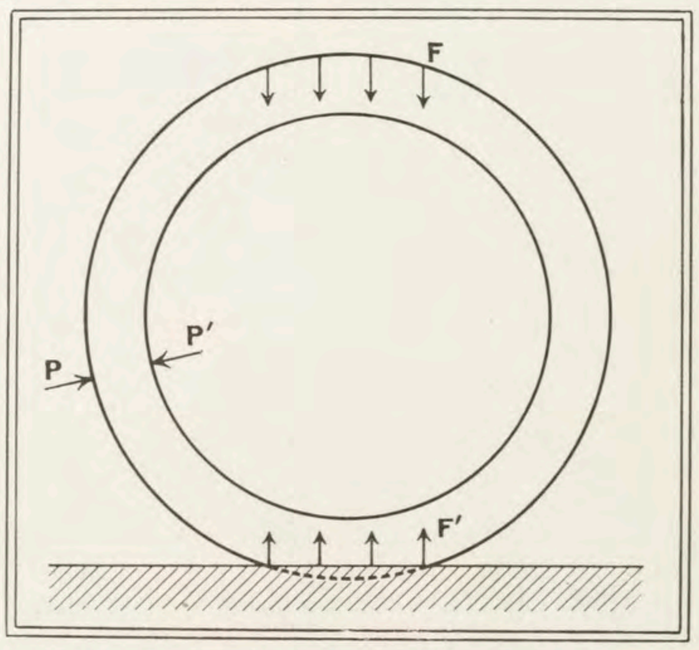


Fig. 4. — Efforts agissants sur le pneu.

et d'absorber les chocs dus aux petites inégalités de la route.

On sait que l'adhérence des roues est une conséquence de l'existence du frottement de glissement et qu'elle est proportionnelle à la pression de contact entre la roue et le sol. La surface d'appui est le siège d'un effort de traction contrebalancé jusqu'à une certaine limite par la résistance au glissement. L'adhérence et la propulsion ne s'obtiennent qu'au détriment de la surface extérieure de la bande de roulement qui supporte, ainsi que nous l'avons dit, l'effort moteur. La figure 5 nous montre comment le bandage travaille à l'extension sous l'influence du couple moteur TT' et de la réaction R de la route.

L'expérience classique du briquet à air, dans lequel la brusque compression de la masse gazeuse provoque l'inflammation d'une mèche en amadou, explique assez nettement l'influence d'un cahot sur un pneumatique. Lorsque celui-ci *boit* un obstacle, l'air intérieur se trouve brusquement comprimé et s'échauffe ; l'instant d'après, il se refroidit en se détendant lorsque le pneu reprend sa forme, mais les glissements et les travaux moléculaires du caoutchouc et des toiles dans ces déformations successives se traduisent également par un échauffement.

Ce qu'il convient de remarquer ici, c'est que toute la masse d'air contenue dans le tube participe au travail imposé à une portion du pneu — ce qui constitue encore un avantage pour ce dispositif — et que, d'autre part, une étude attentive des phénomènes qui s'accomplissent lors de l'absorption des chocs et, par suite, de l'aplatissement du bandage sur le sol, conséquence de l'effort propulseur, communiquent à l'air intérieur une série de mouvements complexes dont le résultat se

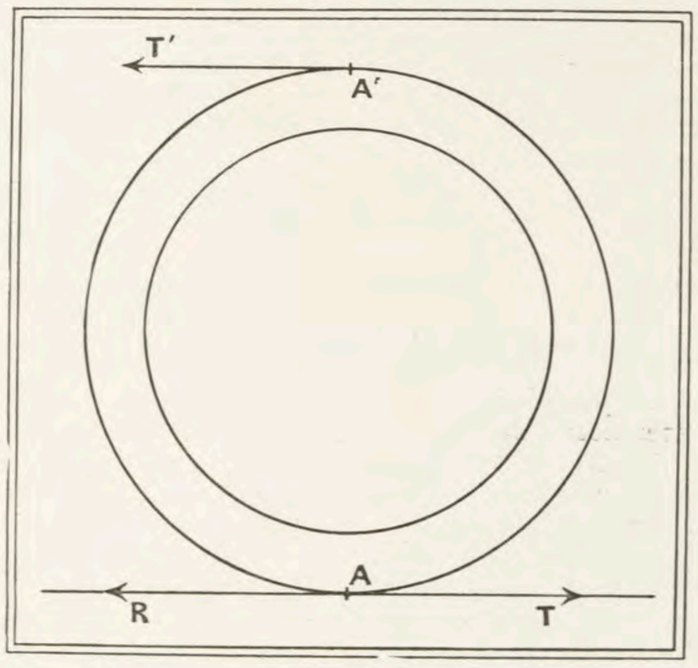


Fig. 5. — Action de l'effort propulseur.

traduit encore par un dégagement de chaleur, et tend à détériorer le caoutchouc des chambres et des bandages.

Il n'est donc pas étonnant qu'après une course un peu rapide ou un parcours effectué sur une route en mauvais état, les pneumatiques soient à une température telle qu'il soit difficile d'y maintenir la main.

Complexité des travaux.

En résumé, quand on considère le travail d'un pneumatique monté sur une automobile en marche et qu'on fait plus spécialement allusion au bandage monté sur une roue motrice, on constate que ce travail se manifeste par les effets suivants :

1° Résistance de la chambre à air et de l'enveloppe à la pression interne résultant du gonflement. Le résultat en est un travail à l'extension des toiles et des gommes ;

2° Résistance au poids de la voiture, se traduisant par des travaux complexes qu'entraîne la déformation du bandage et dont les principaux sont des flexions des toiles, des travaux moléculaires, des gommes, des frottements de glissement de la chambre à air contre la surface interne de l'enveloppe ;

3° Usure par écrasement du sol et frottement de roulement, travaux qui se traduisent principalement par une usure des chapes ;

4° Résistance à l'effort de traction, se traduisant par des cisaillements des toiles et tendance à séparation, à désagrégation de

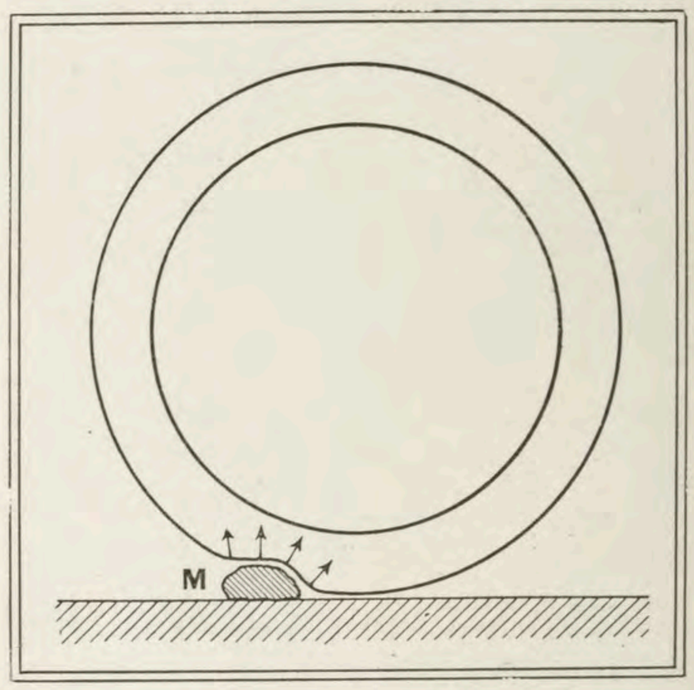


Fig. 6. — Le pneu boit l'obstacle.

l'ensemble constitué par les toiles et les gommes de l'enveloppe. Désagrégation qui s'accélère par l'échauffement consécutif à ces actions et qui place le caoutchouc dans de moins bonnes conditions de travail ;

5° Absorption des obstacles, aspérités et dénivellations diverses, tendant à dissocier toiles et gommes et occasionnant, comme dans le cas précédent, un dégagement de chaleur ;

6° Résistance aux efforts latéraux dans les courbes et virages, dont l'effet est de faire travailler les talons dans les crochets de jante et vient s'ajouter aux travaux des deux catégories précédentes ;

7° Efforts supplémentaires causés par les démarrages et freinages : ici, tout « prend », depuis le talon jusqu'à la bande de roulement ;

8° Efforts dus à l'action du différentiel qui entre en jeu dès qu'il y a manque d'adhérence sous l'une des deux roues motrices. Les efforts soit retardateurs, soit accélérateurs, qui se produisent à ce moment, peuvent être assimilés, au point de vue des effets, à ceux de la catégorie précédente ;

9° Usure supplémentaire par surcharge, c'est-à-dire en imposant au pneumatique de supporter des efforts supérieurs à ceux pour lesquels il a été prévu, soit par rapport aux conditions de poids, soit par rapport à celles de vitesse ;

10° Usure supplémentaire par insuffisance de gonflage, qui fait travailler anormalement les toiles, augmente l'effort de traction, con-

duit à des échauffements exagérés et, finalement, abrège la durée régulière du bandage ;

11° Frottements parasites par manque de parallélisme des roues ;

12° Usure accidentelle par mauvais montage ;

13° (chiffre fatidique). Crevaisons ou éclatements par perforation ou sénilité...

Conclusion.

N'avais-je pas raison, au début de cet article, de vous dire que le pneumatique est un rude travailleur ? Il fait tout ce qu'il peut,

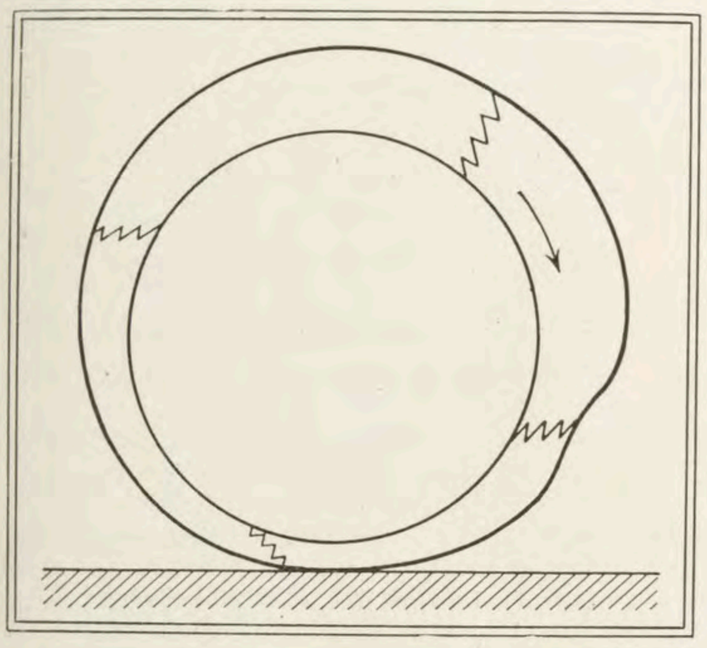


Fig. 7. — Effets de l'insuffisance de gonflage.

et ce qu'il peut est énorme, tient presque du prodige. A vous de ne pas lui en demander davantage... Les conceptions modernes des relations qui lient le maître au serviteur exigent que le premier aide le second à prendre « conscience » de lui-même et de son rôle, en le traitant avec une certaine bienveillance. Cette manière de voir n'est pas déplacée dans le cas qui nous occupe : soyez bienveillants pour vos pneus, ce sera tout bénéfice pour vous.

N'ayez garde d'oublier qu'un quart à peine des pneumatiques meurent de leur belle mort, c'est-à-dire de vieillesse, après une vie de bons et loyaux services. Les mauvais maîtres font les mauvais serviteurs...

C. Laville.

L'AUTOMOBILE EN MONTAGNE

Le moteur doit être utilisé comme frein. — Quel est son travail? Comment freiner par le moteur. — Un des dispositifs employés. Son emploi. — Précautions à prendre.

Le moteur d'une voiture sert, comme chacun sait, à la faire avancer : mais ce que quelques-uns ignorent encore c'est qu'il peut, et même qu'il doit être utilisé comme frein chaque fois qu'il s'agit de retarder son mouvement.

Il existe, chez nombre de chauffeurs, des préjugés injustifiés contre l'emploi du moteur comme frein ; beaucoup s'imaginent de très bonne foi qu'il est nuisible pour le moteur de retenir la voiture, et que en l'employant ainsi, on peut lui causer de graves avaries ou tout au moins l'user très rapidement.

Il est bien difficile de découvrir l'origine de ce préjugé : peut-être pourrait-on la voir dans le fait que, quand le moteur retient la voiture, la transmission de celle-ci est sensiblement plus bruyante que lorsqu'elle est tirée en avant; ce bruit de la transmission fait croire que des chocs se produisent dans le moteur et risquent de l'abîmer.

Le bruit de la transmission, quand on emploie le moteur comme frein, vient de la boîte de vitesse et du pont arrière : les engrenages se rodent en effet les uns sur les autres dans le sens de la marche de la voiture, et ont un fonctionnement à peu près silencieux lorsque c'est le moteur qui actionne le véhicule. Au contraire, quand le moteur *retient*, les dents des pignons portent sur un flanc non

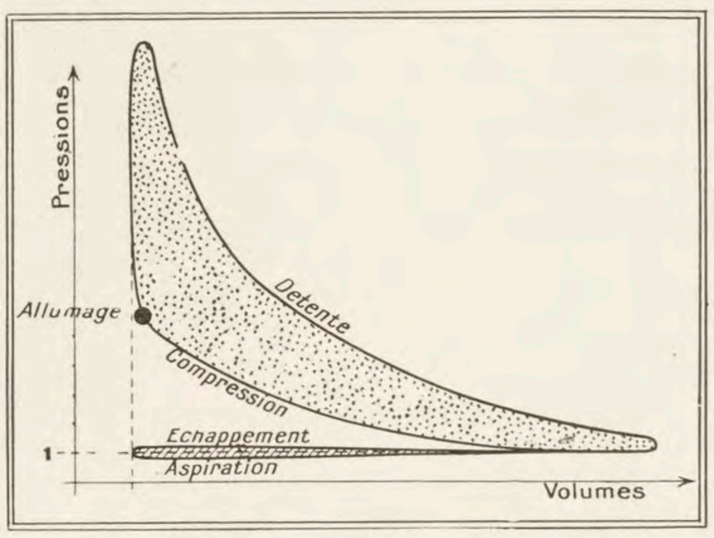


Fig. 1. — Diagramme normal d'un moteur.

rodé, ou tout au moins, moins bien rodé, d'où le bruit dont il a été question.

Quoi qu'il en soit d'ailleurs de l'origine de cette croyance, on ne saurait trop réagir contre. Il faut le dire et le répéter bien haut ; *un moteur employé pour servir de frein, travaille moins, et dans des conditions moins dures que lorsqu'il fonctionne comme moteur.*

A une condition toutefois : il ne faut pas qu'en aucun cas on fasse tourner le moteur à une vitesse sensiblement plus élevée que sa vitesse de régime. Quand le moteur tire la voiture, les résistances passives de celle-ci régularisent automatiquement la vitesse angulaire du moteur. Il n'en est pas de même quand le moteur agit comme frein : il peut alors, si l'on n'y prend garde, tourner beaucoup plus vite qu'il ne faudrait, et dans ce cas, en effet, il risque de se détériorer.

Supposons, pour fixer les idées, que la vitesse de régime d'un moteur monté sur une voiture soit de 2.000 tours à la minute ; les vitesses correspondantes de la voiture étant respectivement de 80 kilomètres à l'heure en prise directe, 50 en troisième, 30 en seconde et 18 en première. Il ne faudra pas, que le moteur tire ou retienne, dépasse l'allure de 80 à l'heure en prise directe, celle de 50 à l'heure en troisième, 30 à l'heure en seconde, etc... ; faute de quoi, le moteur tournant trop vite verrait certains de ses organes (vilebrequin et bielles) soumis à des efforts dus aux forces d'inertie qui dépasseraient le taux pour lequel ces organes ont été calculés. Il en résulterait une usure rapide des portées de coussinets et des têtes de bielles.

Mais, je le répète, à cette réserve près, on ne saurait trouver de meilleur frein pour la voiture que son moteur.

Comment freiner par le moteur

Nos lecteurs savent comment fonctionne le moteur à explosions, et connaissent par conséquent son fonctionnement lorsqu'il marche en produisant de la puissance. Exami-

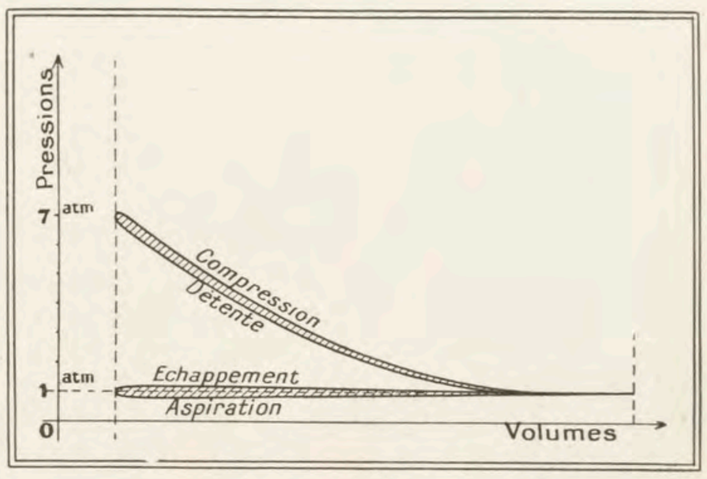


Fig. 2. — Diagramme d'un moteur fonctionnant avec allumage coupé et pleine admission.

nons comment le fonctionnement du moteur à vide peut absorber de la puissance et dans quelle mesure cette absorption de puissance peut se produire.

Pendant le premier temps du cycle, le piston aspire derrière lui du gaz. Il y a donc une légère dépression au-dessus du piston qui doit effectuer un certain travail résistant pour accomplir sa course d'aspiration ; ce travail est d'ailleurs très faible puisque la pression à l'aspiration est toujours voisine de la pression atmosphérique. Pendant la compression, le piston refoule derrière lui les gaz qu'il vient d'aspirer et les amène à une pression assez élevée : dans un moteur de tourisme ordinaire, la pression en fin de compression atteint couramment 6 ou 7 kilogrammes par centimètre carré, pendant la compression, donc, le piston a à effectuer un travail résistant considérable.

Quand l'allumage se fait, le piston est chassé vers le bas par la pression des gaz enflammés ;

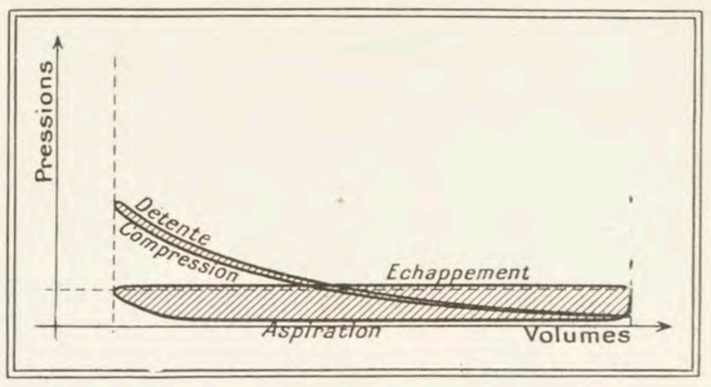


Fig. 3. — Diagramme d'un moteur, admission fermée avec allumage.

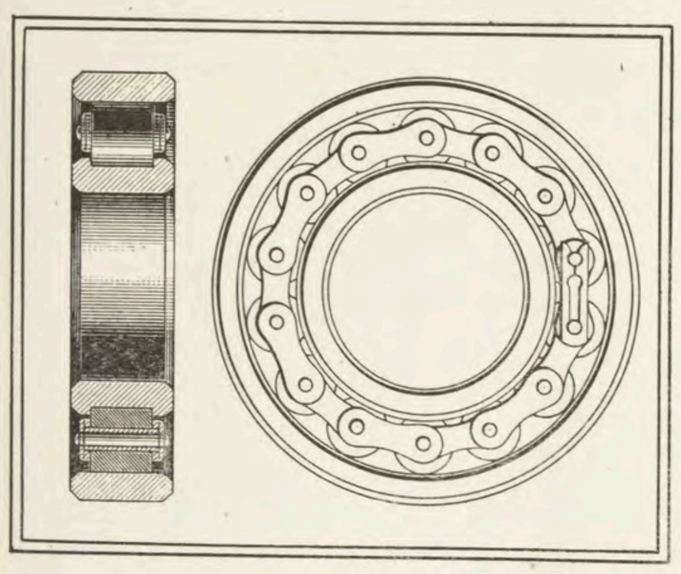
mais, supposons que nous ayons supprimé l'allumage ; les gaz comprimés pendant la course précédente vont encore presser sur le fond du piston, et tendre à le repousser vers le bas du cylindre, mais avec une force moindre que s'ils avaient été brûlés. S'il n'y avait aucun échange de chaleur entre les gaz et les parois du cylindre et s'il n'y avait aucune perte de compression soit par les soupapes, soit entre le piston et le cylindre, le travail restitué au piston pendant sa descente serait exactement égal à celui qu'il a fourni pendant le temps de la compression ; mais, en réalité, le travail est moindre, car les gaz comprimés

BREVETS ET INVENTIONS

Boîte de vitesses à chaînes.

De nombreuses études ont été faites, comme on sait, sur les boîtes de vitesses à chaîne silencieuse.

Notre confrère *The Autocar* signale un article publié par la Compagnie Coventry dans lequel est contenue une étude complète de l'établissement



des boîtes de vitesses à chaînes silencieuses. Ces organes permettent d'obtenir un silence de fonctionnement absolu de l'appareil de changement de vitesse, lequel, comme on sait, est un des coins les plus bruyants de la voiture.

ont eu le temps de se refroidir au contact du cylindre, et une partie de ces gaz ont fui soit par les soupapes soit par les segments.

Il en résulte donc que le piston a finalement accompli un certain travail résistant pendant l'ensemble des deux courses, compression et détente.

Pendant l'échappement, le piston pousse devant lui les gaz qui emplissent le cylindre et les chasse dans l'atmosphère : il accomplit un travail résistant dont l'ordre de grandeur est sensiblement le même que celui qu'il a exécuté pendant l'aspiration (*fig.* 2).

Au total, on voit que pendant une partie du cycle, le piston d'un moteur, où l'allumage a

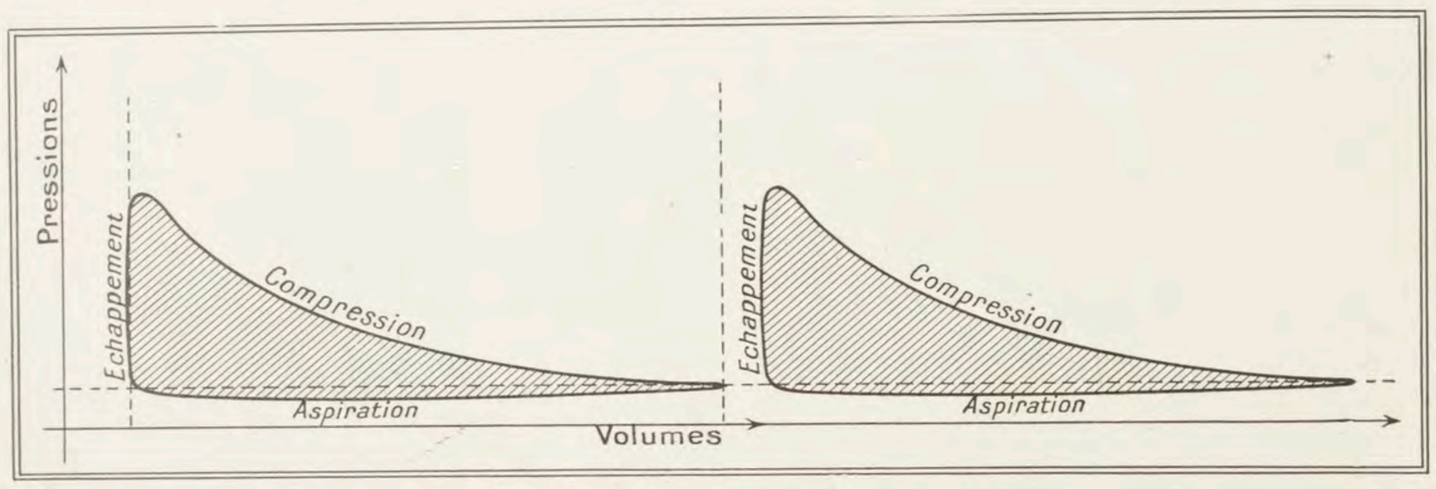


Fig. 4. — Diagramme relevé pendant deux tours sur un moteur muni d'un dispositif de frein-moteur "Saurer". Les parties hachurées représentent le travail résistant, utilisé pour le freinage.

été coupé, absorbe quelque peu de travail : c'est là une des causes qui permet l'emploi du moteur comme frein.

Mais il est une autre cause au moins aussi importante et dont il est facile de se rendre compte.

Dans la marche normale du moteur, la puissance développée sur les pistons (puissance indiquée) est absorbée en partie par les frottements avant de parvenir au volant. Un cheval-vapeur produit sur les pistons ne donnera par exemple que 8/10 de cheval sur le volant. Inversement, si l'on applique une puissance d'un cheval-vapeur sur le volant, cette puissance sera intégralement absorbée par une puissance résistante de 0,8 cheval sur les pistons.

Par conséquent, si les pistons éprouvent une certaine résistance à se mouvoir, résistance due à la compression des gaz, cette résistance sera multipliée par l'inverse du rendement mécanique sur le vilebrequin.

Enfin, le frottement réciproque des divers organes du moteur absorbe de la puissance, même si le travail résistant sur le fonds des pistons était rigoureusement nul.

Aussi la puissance absorbée par un moteur, qui fonctionne avec l'allumage coupé, est-elle relativement considérable, d'autant plus considérable que le moteur tourne plus vite.

Des essais ont été faits pour déterminer dans quel cas la puissance absorbée par le moteur est la plus grande, soit qu'il fonctionne avec l'allumage coupé et l'admission ouverte en plein, soit l'allumage coupé et admission fermée, soit admission fermée et allumage existant.

On a trouvé que le maximum d'effort retardateur était fourni quand l'admission était fermée et l'allumage coupé. Mais il n'existe qu'une petite différence dans la puissance absorbée entre ce cas optimum et le cas de l'admission fermée avec l'allumage existant (*fig.* 3).

Aussi, sur une voiture se contente-t-on, pour utiliser le moteur comme frein, de fermer le papillon du carburateur sans toucher à l'allumage.

Quand l'admission est fermée, en effet, la dépression derrière les pistons au temps de l'aspiration est très considérable, puisque l'air ne pénètre que lentement et difficilement par le carburateur fermé : d'où beaucoup de travail absorbé à ce moment. Donc, au total, le travail absorbé est plus grand que quand l'admission est ouverte.

Les différents dispositifs du frein Moteur

On a cherché à augmenter le travail absorbé par le moteur par des dispositifs spéciaux. Nous ne décrirons que l'un d'entre eux : le plus ancien et le plus connu qui a été appliqué pour la première fois sur le moteur Saurer.

Nous avons vu tout à l'heure que le travail absorbé pendant la compression était restitué presque complètement au moment de la détente ; supposons qu'à la fin de la compression, c'est-à-dire quand le piston vient de comprimer dans le cylindre une certaine quantité de gaz, nous ouvrions la soupape d'échappement : ces gaz vont s'échapper dans l'atmosphère et ne pourront restituer aucune puissance au piston lorsque celui-ci va redescendre... Laissons ouverte la soupape d'échappement pendant tout le temps que le piston met à descendre après la compression : il va y avoir aspiration d'air par la soupape d'échappement ouverte, et si cette soupape se ferme au moment où le piston arrive au point mort bas et reste fermée ensuite, une nouvelle compression aura lieu dans le cylindre quand le piston va remonter, d'où nouvelle absorption de puissance. Cette dernière course correspond à la course normale d'échappement.

A la fin de la course de montée de piston, la soupape d'aspiration s'ouvre comme d'ordinaire : l'air comprimé s'échappe donc dans la tuyauterie d'aspiration et le cycle recommence.

On voit qu'en décalant ainsi de 180° l'ouverture de la soupape d'échappement, on utilise deux temps du cycle pour le travail retardateur, les deux temps qui correspondent aux courses ascendantes du piston (*fig.* 4).

Le décalage du moment d'ouverture de la soupape d'échappement se fait de façon très simple dans le frein Saurer : au moyen d'une rampe hélicoïdale montée sur l'arbre à cames d'échappement, on fait tourner celui-ci de 90° par rapport à son calage normal, et à partir de ce moment le moteur fonctionne comme frein.

Il existe d'autres dispositifs de freins-moteurs, en particulier le dispositif Panhard. Nous ne nous arrêterons pas à le décrire ici ; nous nous contenterons d'avoir indiqué le principe du frein-moteur : dans tous les dispotifs employés on utilise un décalage de l'ouverture des soupapes pour évacuer hors du cylindre les gaz comprimés. Dans certains d'entre eux, on ferme la soupape d'aspiration pendant la course normale d'aspiration du piston, de facon à créer une dépression derrière lui.

Emploi du Moteur comme frein

Dans la très grande généralité des voitures, aucun dispositif spécial n'est prévu pour utiliser le moteur comme frein : on se contentera alors de laisser remonter la pédale d'accélérateur, et on laissera marcher la voiture qui entraînera le moteur.

Lorsque la pente de la route sur laquelle on se déplace est considérable, on se mettra, pour augmenter l'action retardatrice du moteur, sur une combinaison de vitesse inférieure, troisième ou seconde : l'effort retardateur du moteur sera multiplié par le rapport des engrenages de la vitesse en prise, et on disposera ainsi à son gré d'un couple retardateur qui dispensera la plupart du temps de se servir de freins mécaniques.

Il faudra se souvenir simplement de ne pas dépasser, pour la vitesse de rotation des moteurs, celle qui correspond à sa vitesse normale.

En montagne, le freinage par le moteur est non seulement la meilleure solution, mais encore pourrait-on dire, la seule solution possible : descendre la côte du Galibier en débrayant et en se servant des freins mécaniques est une opération qui amènera invariablement, bien avant l'arrivée à Saint-Michel-de-Maurienne, la destruction complète des deux freins mécaniques. Le freinage par le moteur, au contraire, a pour lui l'énorme avantage de n'occasionner aucune perturbation dans le fonctionnement ni aucune usure appréciable dans les organes du véhicule.

Parfois cependant, on reproche au freinage par le moteur d'occasionner des remontées d'huile au-dessus du piston. Cette huile vient encrasser les bougies, et lorsqu'on cherche à exécuter une reprise, on trouve un ou plusieurs cylindres qui ne fonctionnent plus.

Il est facile d'éviter cet inconvénient, en même temps que de réaliser une économie d'essence assez sensible, en montant sur la tuyauterie d'aspiration entre le carburateur et le moteur un tuyau dont l'extrémité munie d'un robinet, se trouve à portée de la main du conducteur ; quand on voudra descendre une longue pente, on ouvrira en grand le robinet du tuyau d'air. Le moteur aspirera de l'air pur par ce tuyau, et la dépression derrière les pistons ne sera jamais assez grande pour que les remontées d'huile se produisent. D'autre part la succion au carburateur ne se faisant plus, on ne consommera pas d'essence.

On peut réaliser autrement un fonctionnement analogue sans exécuter aucun montage spécial sur la tuyauterie. Il suffit, en haut de la descente, de fermer le robinet d'essence : le carburateur se vide assez rapidement, et on peut alors ouvrir l'accélérateur, ce qui, à la vérité, diminue un peu l'efficacité du moteur comme frein, mais permet au cylindre de se remplir complètement d'air à chaque aspiration et d'éviter par conséquent les remontées d'huile.

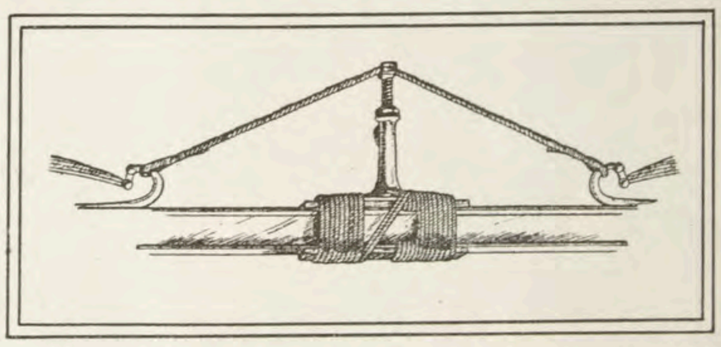
Cette manière de faire présente, il est vrai, un inconvénient : il ne faut pas oublier d'ouvrir en temps utile le robinet d'essence quand on approche du bas de la côte, sous peine de s'arrêter. Dans tous les cas, les conséquences ne sont jamais bien graves, et on en est quitte pour donner un tour de manivelle si on ne possède pas de démarreur.

H. Petit.

REVUE DE LA PRESSE

Une façon de réparer un châssis.

Un des lecteurs de *Commercial Motor Anglasi* a brisé récemment sur la route un longeron de son châssis. Très éloigné de points de secours, il chercha à se tirer d'affaire lui-même.



Deux éclisses, formées chacune de deux leviers démonte-pneus, furent placées en dessus et en dessous du longeron brisé et solidement fixées avec une corde, mais la réparation n'aurait pas été suffisante. Aussi, il imagina de placer un tendeur également en corde sous le longeron brisé.

A cet effet, un solide cordage fut amarré aux mains des ressorts et un cric placé sous la brisure du longeron servit de jambe de force à ce tendeur d'un nouveau genre.

La réparation dura un temps très suffisant pour lui permettre d'achever l'étape.

LA MATÉRIALISATION DES LIGNES DE FORCE DES MAGNÉTOS

Quoique les "lignes de force" qui caractérisent un champ magnétique soient une pure vue de l'esprit, il est possible d'en donner une représentation graphique qui facilite la compréhension des phénomènes se produisant entre les armatures d'une magnéto.

IL n'est guère aisé d'expliquer les phénomènes qui se produisent lors du fonctionnement des appareils électriques installés sur une automobile sans avoir recours à un certain nombre d'expressions qui, pour être tout à fait familières aux ingénieurs, sont

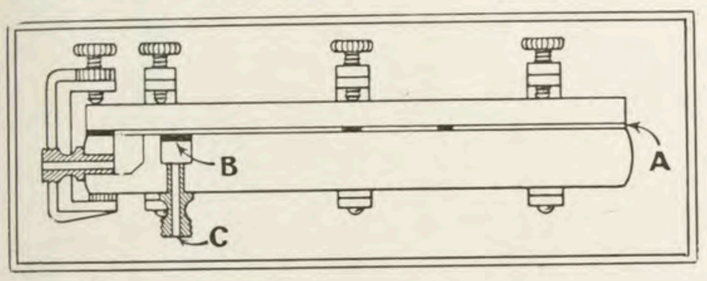


Fig. 1. — L'appareil vu en élévation.

peut-être plus difficilement compréhensibles par ceux qui se contentent d'être de simples usagers des locomotions modernes. *Flux, champ magnétique, lignes de force,* et bien d'autres termes encore qui émaillent les descriptions techniques, se présentent aux yeux du profane avec une petite allure mystérieuse qui n'est peut-être point pour déplaire à ceux qui estiment les sermons de M. le Curé d'autant plus impressionnants qu'ils sont moins compréhensibles, mais allure susceptible de contrister ceux qui aiment à avoir des clartés de tout.

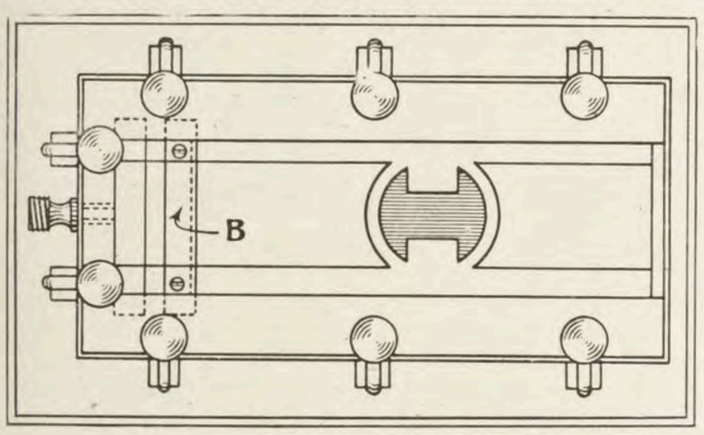


Fig. 2. — L'appareil vu en plan.

Par bonheur, les méthodes actuelles d'investigation employées par ceux qui se livrent à des recherches dans le domaine de l'électro-magnétisme permettent de représenter *flux, champs* et *lignes de force* d'une manière objective, de les « matérialiser » de telle sorte que

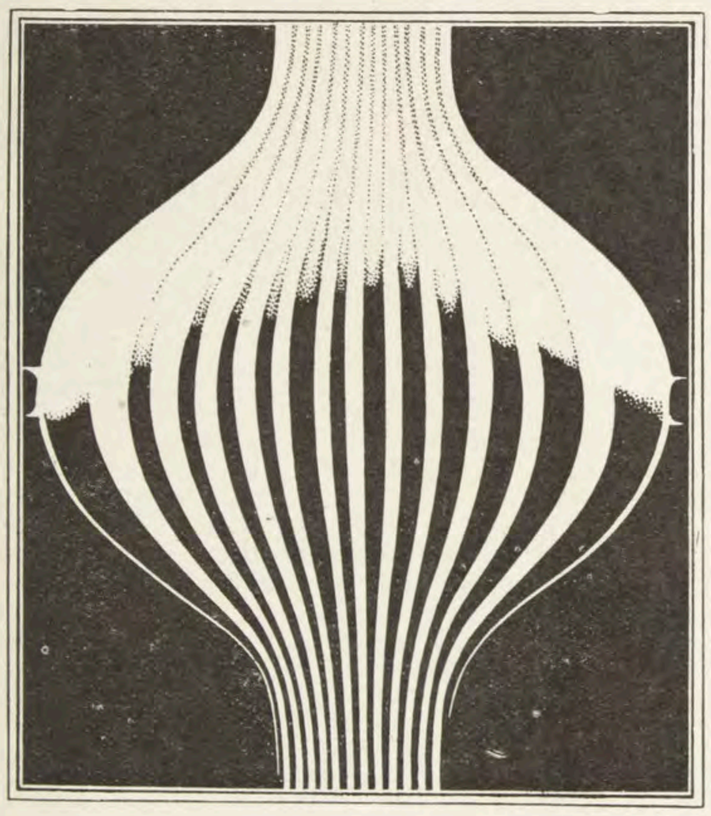


Fig. 3. — Ces filets colorés ne se mélangent pas.

les mystères du magnétisme apparaissent lumineusement simples.

Chacun sait qu'un aimant produit, dans l'espace qui l'environne, un champ magnétique, caractérisé par des lignes de feu qui, à l'intérieur de l'aimant, vont de son pôle sud à son pôle nord et, à l'extérieur de l'aimant, cherchent à se refermer sur elles-mêmes en allant du pôle nord au pôle sud. En d'autres termes, l'action de l'aimant ne s'arrête point à ses extrémités et se poursuit dans l'air ambiant, qui devient un champ d'action de l'aimant. Les lignes de force sont les lignes selon lesquelles s'oriente cette action. Si l'on suppose une parcelle de fer qui, d'un point de l'espace, est attirée vers un pôle de l'aimant, son trajet marquera l'une des lignes de force du champ magnétique développé par l'aimant.

Beaucoup de mes lecteurs se souviennent certainement de la curieuse expérience du *fantôme magnétique,* qu'on réalise dans tous les cours de physique élémentaire : on couvre

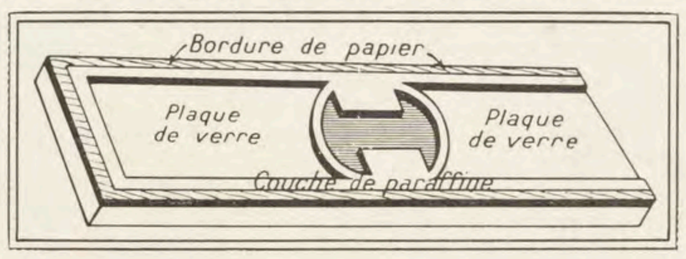


Fig. 4. — Comment les plaques sont préparées. Plaques de verre. — Bordure de papier. — Couche de paraffine.

un barreau aimanté d'une large feuille de papier blanc sur laquelle est semée une certaine quantité de limaille de fer. Puis, sans la déplacer, on imprime à la feuille de légères secousses qui aident les particules ferreuses à cheminer sur le papier et à s'orienter dans le sens des lignes de force qui se trouvent, finalement, représentées de manière très saisissante.

Le dispositif Hele-Shaw.

Le docteur H. S. Hele-Shaw a réalisé, il y a quelques années, une méthode remarquable de matérialisation des lignes de force des champs électro-magnétiques, méthode qui s'applique parfaitement aux investigations qu'on désire entreprendre dans le champ créé entre les pôles d'une magnéto. Cette méthode a été présentée vers 1910 à la Royal Society of Philosophical Transactions.

Le principe sur lequel repose la représentation des lignes de force — lignes toutes conventionnelles, au même titre que l'équateur ou les méridiens, et simplement figuratives des phénomènes, — est le suivant : emploi d'une mince pellicule plane d'un liquide visqueux dont l'écoulement donne une image perceptible du flux magnétique.

Description de l'appareil.

L'appareil employé est très simple. Il est formé de deux feuilles de verre plat, mesurant 25 centimètres de longueur, 12,5 cm. de large et, respectivement, 2,5 et 1,25 cm. d'épaisseur. Ces plaques sont maintenues ensemble, sur les bords, au moyen d'une bande de papier. Un liquide visqueux, tel que glycérine, et provenant d'un réservoir sous pression, s'écoule entre les deux plaques. L'extrême minceur de la pellicule liquide a pour effet de détruire l'inertie des particules liquides et oblige le flux à se trouver exactement dans les conditions des « filets » dans les fluides parfaits.

Si un liquide transparent, ou d'une couleur unique, s'écoulait entre les plaques, on n'aurait aucune indication du chemin suivi par les filets liquides. Mais si l'on oblige un autre liquide, d'une coloration différente, à s'écouler en filets parallèles à travers le premier, on obtient immédiatement une image perceptible. Ce second liquide, qui est de la glycérine colorée, arrive à travers des trous très fins percés à intervalles réguliers dans une mince feuille de cuivre, que l'on voit en B (*fig.* 1 et 2). Les deux liquides circulent sans avoir

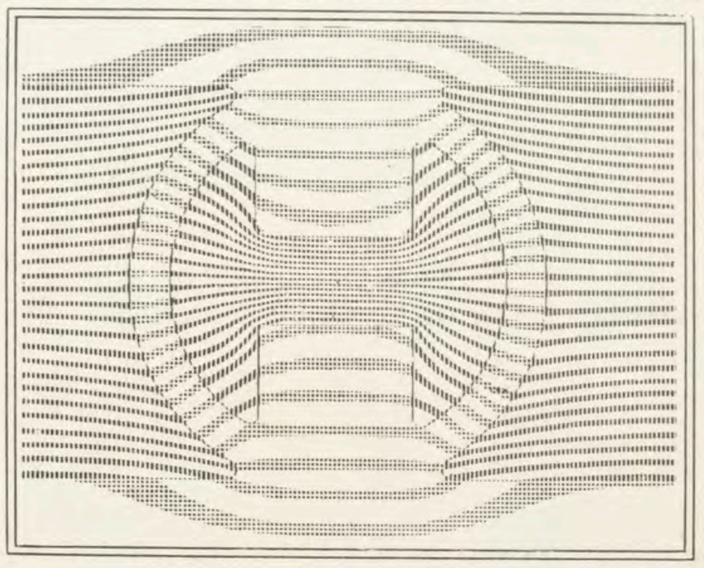


Fig. 5. — Comment les filets se concentrent à travers l'armature de l'induit d'une magnéto.

tendance à se mélanger l'un à l'autre, ce qu'on voit nettement sur la figure 3, qui représente les filets sur une pellicule d'épaisseur constante, mais de largeur variable. Il convient de remarquer, sur cette photo, que les filets colorés n'ont pas encore atteint le fond de la pellicule et que, par suite, les lignes sont invisibles dans cette partie.

Les images obtenues.

En graduant l'épaisseur de la pellicule, c'est-à-dire l'espace compris entre les deux plaques de verre, et en l'amenant à une dimension telle que la résistance au passage du liquide corresponde à la résistance opposée au flux magnétique dans un cas déterminé, on peut arriver à une claire représentation graphique de problèmes souvent insolubles par les seules méthodes mathématiques, ou par les méthodes physiques ordinaires d'exploration des champs. Pour régler avec précision les intervalles compris entre deux plaques, l'auteur a eu recours à l'originale méthode suivante : on recouvre une plaque de paraffine

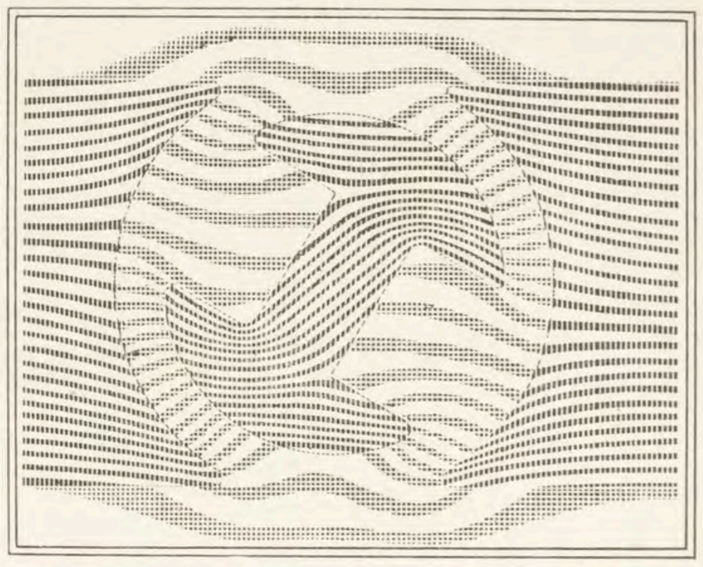


Fig. 6. — Distortion des filets magnétiques au moment de l'inductence maximum.

qu'on amène à l'épaisseur voulue par un rabotage précis, et l'on enlève ensuite cette paraffine dans la partie qui doit être réservée à l'écoulement des liquides (*fig.* 4).

Les figures 5 et 6 représentent les images obtenues avec l'intéressant dispositif du docteur Hele-Shaw. Ces fantômes magnétiques *up to date* présentent le gros avantage qu'ils permettent de voir les lignes de force autrement qu'avec les yeux de la foi...

Remercions le docteur Hele-Shaw d'avoir, à ceux qui rêvent d'émancipation par la science, donné la clef des champs... magnétiques.

C. LAVILLE.

REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RESULTATS DU MOIS DE MAI 1920

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

31 mai 1920.

JOLI mois de mai, quand tu reviendras, puisse-tu ne plus avoir à ton programme d'attractions ce championnat de France cycliste des 100 kilomètres sur route qui prouve, en somme, jusqu'à quel point l'incohérence règne dans le sport. Que diriez-vous si on décidait soudain que désormais le concours de sortie de Polytechnique se ferait avant l'examen d'entrée ?

Dieu merci, le champion de 1920, Jean Alavoine est digne du titre. Mais voyez l'anomalie. Alavoine, qui gagna le maillot tricolore, après la fermeture des engagements de Bordeaux-Paris, ne fut pas engagé par sa maison dans cette épreuve et Christophe, 2e de Paris-Roubaix, 1er de Paris-Tours, 1er de Bordeaux-Paris — triple évent remarquable ! — ne fut pas choisi par sa maison pour prendre part au championnat de France, dans lequel il dut se contenter de la fonction d'entraîneur.

Ces deux faits ne devraient-ils pas suffire à condamner définitivement la formule actuelle du championnat routier ? Le titre ne devrait-il pas être pour le détenteur la consécration d'une saison bien remplie ? Chaque course assurerait un certain nombre de points aux 10 premiers par exemple. Et, après, le Tour de France serait enfin comme l'épreuve ultime dont le trophée serait le maillot tricolore. Le champion serait donc le routier ayant été le plus souvent à l'honneur pendant l'année. La course de Jean Alavoine fut splendide dans le championnat, nous ne saurions assez le proclamer. Toutefois, il semble que, jusqu'ici, depuis le début de 1920, le routier s'étant imposé de la façon la plus manifeste est le remarquable Christophe, modeste entraîneur dans le championnat de France !

Le règlement de championnat de vitesse devrait lui aussi être remanié. Pourquoi ne pas imiter la formule américaine ? L'intérêt serait plus grand et le vainqueur serait vraiment le meilleur homme, alors qu'avec la méthode actuelle celui-ci peut fort bien être éliminé par incident indépendant de sa qualité.

Le rugby voudrait être indépendant de l'U. S. F. S. A. Une croisade nouvelle se prépare ! Les arguments présentés par la province ne sont pas sans fondement. Il est certain que le football rugby semble être le monopole des provinciaux. Nous ne pouvons que nous en féliciter, car, comme chacun le suppose, la province est beaucoup plus grande que la capitale et nous devons désirer que la lumière sportive ne vienne plus de Paris, mais de toutes les régions. Qu'adviendra-t-il des discussions actuelles ? Peu de changements, croyons-nous, mais il est emps cependant que le sport se rajeunisse dans les cadres organisateurs et que les rouages se modernisent. Que les errements des championnats de cross de Paris et de France ouvrent les yeux de ceux qui ne savent plus et que ces pontifes aient la chevalerie de céder la place aux compétences qui sont légion en France.

Mlle Suzanne Lenglen n'a pas pris part aux championnats du monde de tennis sur terre battue. Certes, ce fut une déception pour tous les Français, car une fois de plus le phénomène de la raquette aurait inscrit une nouvelle victoire à son record. Mais la santé a parfois des exigences auxquelles on ne peut se soustraire. Or, Mlle Lenglen était souffrante et, si elle s'était présentée, n'aurait pu jouer que très au-dessous de sa forme habituelle. N'a-t-elle pas mieux fait de s'abstenir que d'aller à un échec ? Sa conduite ne fut-elle pas absolument sportive ? Elle est femme à prouver qu'elle est capable de vaincre les différentes concurrentes du championnat.

Alors pourquoi certains « spécialistes », quelques « compétents » ont-ils aussitôt répandu des bruits malveillants et écrit des phrases perfides à l'égard de notre gloire nationale, au lieu de faire une enquête qui leur aurait ouvert les yeux ? Ils ont prétendu que Mlle Lenglen avait peur, qu'elle se réservait pour les tournois de l'étranger (elle s'est contentée d'aller vaincre à Wimbledon !) et que son attitude la rendrait vite impopulaire. Impopulaire vis-à-vis des sots, peut-être, mais ceux-ci n'importent pas ! Il est cependant curieux et navrant de constater que loin de prendre la défense de nos athlètes, même en ne recourant qu'à la vérité, ceux qui devraient en être fiers n'hésitent pas à les rabaisser au moyen d'allégations aussi grotesques qu'injustes. Qu'ils aient donc le tact de soutenir nos champions ! C'est une forme de patriotisme simple et normale.

C'est avec joie que nous enregistrons l'effort que les universitaires veulent fournir dans le sport. L'Union Nationale des Association d'Etudiants de France a demandé à l'U. S. F. S. A. de réformer sa Commission centrale : elle désire qu'à côté de professeurs agréés par l'Association générale des Etudiants de leur ville, la Commission soit composée uniquement de membres de sociétés sportives reconnues par l'Union Nationale des Association d'Etudiants. Le sport universitaire aux universitaires, quoi de plus logique ! Actuellement, douze clubs existent et onze sont en formation.

La Vie au Grand Air, *qui a déjà offert un challenge pour les championnats de boxe des étudiants, ne manquera jamais une occasion d'encourager cette initiative.*

Le sport à l'Université, le sport à l'armée, c'est l'avenir de la race et l'éclosion des grands champions.

Soyons satisfaits d'ailleurs ! Il semble, en ce moment, que nombre d'hommes nouveaux se révèlent dans l'athlétisme. Ils ne vaincront peut-être pas encore à la prochaine olympiade, mais ils préparent les champions du monde français de demain. Après Guillemot, nous avons eu Burlin dans le challenge du mille et la rentrée sensationnelle du Métropolitan-Club, où la compréhension du sport est poussée aux plus extrêmes limites. Un sauteur nous est né également : Guilloux, jeune athlète, qui perfectionnera encore son style, a franchi 1 m. 78, à la réunion du Stade Français, le 16 mai.

Réellement le muscle français semble en progrès. Multiplions les épreuves et donnons à tous les nôtres l'occasion de se révéler. Nous serons étonnés des résultats. En ce moment, nous n'avons pas à nous plaindre. Redoublons d'efforts ! — J. M.

CALENDRIER

20 juin-30 juillet.

- 20 juin. — Paris, Concours des Chars d'Assauts.
- 20 juin. — CYCLISME : Paris-Dunkerque.
- 20 juin. — HIPPISME : Auteuil, Grand Steeple-Chase de Paris.
- 21 juin. — TENNIS : Wimbledon, Championnat du monde sur l'herbe.
- 21 juin. — BOXE : Philadelphie, Ledoux-Joé Burman.
- 23 juin. — HIPPISME : Auteuil, Grande Courses de Haies.
- 24 juin. — GOLF : Saint-Cloud, Coupe d'Eté pour Dames.
- 27 juin au 28 juillet. — CYCLISME : Tour de France.
- 27 juin. — HIPPISME : Paris, Grand Prix de Paris.
- 1er juillet. — GOLF : La Boulie, Coupe Femina.
- 4 juillet. — HIPPISME : Saint-Cloud, Prix du Président de la République.
- 4 juillet. — ATHLÉTISME : Paris, Fête du Muscle.
- 4, 10, 14 juillet. — CYCLISME : Paris, Grand Prix de Paris.
- 5, 6 juillet. — GOLF : La Boulie, Grand Championnat Omnium.
- 7 juillet. — SCOOTER : Paris-Mantes et retour.
- 8, 9, 10 juillet. — GOLF : La Boulie, Grand Championnat international.
- 9 juillet au 16 juillet. — TENNIS : Étretat, Tournoi International.
- 10 juillet. — GOLF : La Boulie, Grand Handicap international.
- 15 juillet. — HIPPISME : Saint-Cloud, Prix des Maréchaux.
- 15 juillet. — TENNIS : Scarborought, Coupe Davis-France-Amérique.
- 15, 17, 20 juillet. — YACHTING : Sandy Hoock. Coupe América.
- 18 juillet. — ATLHÉTISME : Paris, Inauguration du Stade Pershing.
- 18 juillet. — CYCLISME : Paris, Championnat de France de vitesse.
- 18 juillet. — HIPPISME : Maisons-Laffitte, Prix Eugène Adam.
- 23 au 21 juillet. — ESCRIME : Le Touquet, Tournoi d'Escrime.
- 25 juillet. — HIPPISME : Maisons-Laffitte, Omnium des deux Ans.
- 25 juillet. — BOXE : New-York. Championnat du Monde milourds, Carpentier-Batting Levinsky.
- 25 juillet au 1er août. — TENNIS : La Bourboule, Tournoi international.
- 30 juillet. — YACHTING : Royde, Coupe internationale.

PAR SUITE D'UNE IMPRUDENCE D'UN FUMEUR, LES TRIBUNES DU STADE BERGEYRE ONT ÉTÉ LA PROIE DES FLAMMES AU COURS DU MEETING DE LA PENTECOTE.

FOOT-BALL RUGBY

FIN DE SAISON

LA saison 1919-1920 marquera dans les annales du rugby français. Elle a vu la réalisation de nos espoirs : une victoire nette indiscutable, dans un match entre nations, sur terre étrangère. Si nous voulons voir nos progrès s'affirmer, il faut que les dirigeants soient à la hauteur de nos joueurs et qu'ils fassent pour eux le maximum. Les déplacements doivent être accomplis dans les meilleures conditions possibles, les clubs doivent être aidés et, chose capitale, les joueurs doivent être mis à même de pouvoir aller s'instruire en assistant à tous les matches entre nations qui se jouent dans leur région. On apprend beaucoup à jouer, en regardant jouer meilleur que soi et quiconque a vu un grand nombre de matches importants connaît bientôt toutes les finesses du jeu. J'insiste sur le fait que les joueurs de club de la région où se joue le match devraient avoir droit à une réduction notable sur le prix des entrées. Celui-ci est devenu prohibitif ; beaucoup de nos camarades sont obligés de se priver du plaisir d'assister à un grand match pour raison pécuniaire : cela ne doit pas être ; c'est là une injustice et cela va contre nos intérêts. Disons plus : il faudrait qu'il y ait dans ces foules spectatrices des matches de rugby où se mêlent maintenant dans un amour du sport des plus violents, snobs, politiciens et demi-mondaines, une enceinte spéciale où les joueurs se trouveraient entre eux Là, les générations se mêleraient et l'on parlerait vraiment football, en suivant les péripéties du match. La venue du grand public sur les terrains de rugby ne doit pas faire oublier à ceux qui emportent les grosses recettes que le joueur est la condition même du succès ; il lui est dû quelque déférence.

Je m'excuse de revenir sur ce sujet, mais il me tient à cœur, il est toujours pénible de voir dans le velours grenat des tribunes d'honneur des gens dont la place est ailleurs, tandis que des camarades sur la bonne volonté desquels s'est construite la gloire du rugby, quémandent aux abords de l'enceinte sacrée, une entrée de faveur. — JACQUES DEDET.

LE CHALLENGE RÉROLLE

L'ÉQUIPE de Haute-Normandie en battant par 8 points à 0 les représentants du Littoral, devient détenteur de la Coupe Rérolle. La victoire des Normands fut tout à fait régulière.

L'ÉQUIPE DE L'ÉCOLE DE JOINVILLE A RENCONTRÉ LE 15 MAI, A BÉZIERS, L'A. S. BITERROISE. PAR 14 A 11, JOINVILLE S'ASSURAIT LA VICTOIRE, APRÈS UNE BELLE PARTIE.

POUR LE CHAMPIONNAT DE CHAMPAGNE, L'U. S. ROMILLONNE A BATTU PAR 4 A 3 AUXERRE. DANS LA FINALE, L'U. S. R. SUCCOMBAIT DEVANT LE S. C. CHALONNAIS.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DU NORD INTERSCOLAIRE EST JOUÉE LE 13 MAI A TOUL. LE LYCÉE JEANSON-DE-SAILLY DE PARIS A BATTU LE LYCÉE H. POINCARÉ DE NANCY.

LA SAISON DU RACING CLUB DE FRANCE

Le R. C. F. décimé par la guerre n'avait pas au début de la saison d'équipe première. Les équipes inférieures ne lui laissaient pas l'espoir de former un quinze de valeur. Les dirigeants du Racing ont vaincu les difficultés. Les Joinvillais, l'un entraînant l'autre, comme des étoiles se suivant, prirent rang sous la bannière bleue et blanche.

Quelle fut l'œuvre du R. C. F. ? Cette rentrée donnait au club des joueurs de valeur ; restait à en faire un-tout. Le travail fut assez aisé en lignes arrières. Chilo, joueur honorable fit la saison que l'on attendait de lui, on eût tort cependant d'en faire un trois-quart aile contre le Pays de Galles. La ligne de trois-quarts, battit d'une aile pendant toute la saison ; mais les deux centres arrivèrent à une entente parfaite, et Bordes et Crabos sont à mon sens, ce qu'on a vu de plus complet jusqu'ici, dans le Rugby Français. Il est heureux que le R. C.F. ait donné à ces deux joueurs la possibilité de parvenir à leur summum. La paire de demis aurait été bonne si elle avait pu être toute la saison la même. Chatelard-Bousquet, Le demi d'ouverture est de bonne classe et ses progrès en fin d'année furent notables.

Faire une ligne d'avant telle fut la préoccupation constante, et, somme toute, le Racing y était presque arrivé. Deux mois de travail encore avec les mêmes hommes et la ligne eût été belle. Là, l'effort fut vraiment méritoire, et ne serait-ce que la formation de Huart, devenu très bon joueur et excellent avant, le travail n'aurait pas été vain.

Je reviens sur l'excellence à laquelle sont parvenus les deux centres du R. C. F. et sur la valeur que cette perfection dans le jeu a donné à notre équipe de France. Si le R. C. F. a perdu, après une saison très bien conduite, le championnat de France, il peut se consoler en pensant à la saison internationale de Crabos, Bordes, Jaurréguy et Thierry.

Les équipes inférieures du R. C. F. ne furent pas à la hauteur du quinze représentant le Club.

COUPE DE FRANCE

Le Stadoceste était détenteur de la Coupe de France ; elle lui avait été donnée en garde l'an dernier après le match nul de Strasbourg. L'équipe de Sélection lui a repris le trophée cette année. Le 9 mai, au pays bigourdan, l'équipe de France a battu le Stadoceste Tarbais, par 8 points à 6, chaque équipe marquant deux essais. Le match fut tout à l'avantage des nouveaux champions de France, qui pendant la plus grande partie du match menèrent le jeu à leur guise. Les deux essais de Tarbes furent du plus parfait classicisme, réussis après une attaque croisée des frères Cayrefourcq et une offensive à la main splendide de toute l'équipe terminée de façon effective par Jean grand. Sebedio et Jaurréguy par deux exploits personnels méritoires marquèrent chacun leur essai. La réussite d'un but donna la victoire à l'équipe de Sélection.

L'International Lavaud arbitrait le match. Pierrot et Mounicq tenaient les drapeaux de touche.

LE CHALLENGE REROLLE

Le calendrier de la Coupe Rerolle pour la saison prochaine s'établit ainsi :

Eliminatoires du 12 mars 1914.

Match I. Périgord Agenais contre Lyonnais, en Périgord. — Match II. Charentes contre Atlantique, en Charentes. — Match III. Pyrénées contre Touraine, en Pyrénées. — Match IV. Languedoc contre Armagnac-Bigorre, en Languedoc. — Match V. Normandie contre Bretagne et Beauce-et-Maine, en Normandie. — Match VI. Paris contre Côte d'Argent, à Paris. — Match VII. Littoral contre Bourgogne, Centre et Limousin, ville à désigner. — Match VIII. Côte Basque contre Lorraine, Franche-Comté, Champagne, Nord et Picardie, sur terrain neutre

Quarts de finale 27 mars 1921.

Match IX. Vainqueur I contre vainqueur II. — Match X. Vainqueur III contre vainqueur IV. — Match XI. Vainqueur V contre vainqueur VI. — Match XII. Vainqueur VII contre vainqueur VIII.

Demi-finale 10 avril 1921.

Match XIII. Vainqueur IX contre vainqueur X. — Match XIV. Vainqueur XI contre vainqueur XIII.

Finale du 24 avril 1921.

Match XV. Vainqueur XIII contre vainqueur XIV.

Informations.

L'Association Sportive Bayonnaise est champion de France de 2e série. Elle a gagné la finale à Bayonne par 6 points à 0. Le Stade Français n'avait pu déplacer qu'une équipe mixte.

Le 502e R. A. A. de Béziers est champion de France militaire. Son adversaire le 18e d'infanterie de Pau a été battu de 18 points à 3 ; et le 171e d'infanterie a connu la défaite à Bonn par les Biterois : 52 points à 8.

Résultats techniques.

9 mai. — Tarbes, Coupe de France, Equipe de France bat Stade Tarbais par 8 à 6. — Colombes, Coupe Rérolles, Sélection Normandie, bat Sélection du Littoral par 10 à 0. — Bayonne, Championnat de France 2e Série Finale, A. S. Bayonnaise bat Stade Français par 6 à 0. — Béziers, Championnat de France Militaire, 502e Régiment Artillerie d'Assaut, bat 18e Régiment Infanterie par 18 à 3.

25 mai. — Bonn, Championnat de France Militaire, 502e Régiment Artillerie d'Assaut bat 171e Régiment Infanterie par 52 à 8.

FOOT-BALL ASSOCIATION

AVANT LES OLYMPIADES D'ANVERS

Le mois de mai a été particulièrement fécond pour le football-association : les cinq dimanches de ce mois de clôture ont été marqués par des matches importants et, pour ainsi parler, d'intérêt général : il y eut en effet, le 2 mai, la finale du championnat de Paris, remportée par le Red Star sur le Racing-Club de France, 3 buts à 2 : le 9 mai, la finale de la Coupe de France, gagnée par le C. A. Paris sur le Havre Athletic Club, 2 à 1 ; le 16 mai, la journée de préparation olympique, dont le bénéfice (environ 8.000 francs) alla au fameux gardien de but Chayriguès ; le 23, et le 24 mai, le tournoi du stade Bergeyre, enlevé par le Red Star sur la Générale, le Racing et l'Olympique ; le 30 mai, la rencontre internationale gagnée par les Belges, 2 à 0, du C. A. Paris, considéré comme champion de France, et du Football-Club de Bruges, champion de Belgique. Il convient en outre d'ajouter à ces différentes parties celle du Red Star contre le Daring-Club de Bruxelles, jouée à Paris, le jeudi de l'Ascension et gagnée par le Red Star, 2 buts à 0.

Il faut en convenir, la région parisienne a été favorisée pendant ce mois d'apothéose du football français. Le public sportif de la capitale, rassemblé sur la hauteur du Stade Bergeyre — d'où l'on peut contempler tout Paris, — a assisté chaque fois à un match intéressant entre des équipes de grande valeur. D'autre part, les clubs parisiens se sont fort bien comportés dans les diverses épreuves: le C. A. Paris gagnant la Coupe de France, le Red Star battant le redoutable Daring de Bruxelles enfin l'équipe de France (composée de 10 Parisiens sur 11 joueurs) écrasant l'équipe de l'Ouest par 8 buts à 2, ont définitivement attribué à la région parisienne la suprématie du football français.

***

Avant la guerre, il n'en était pas ainsi : le championnat de France, détenu tantôt par le Midi (Saint-Raphaël, ou Suisses de Marseille), tantôt par le Nord (Roubaix, Tourcoing ou Lille), revenait très rarement à un club de la capitale. Et le match Ligue de Paris-Lions de Flandre, que ces derniers remportèrent par 3 buts à 0, en 1914, semblait donner au Nord la supériorité du football.

Les hostilités eurent pour résultat de priver les sociétés du Nord de leurs meilleurs éléments

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE PARIS DE FOOTBALL-ASSOCIATION, JOUÉE LE 2 MAI, AU STADE BERGEYRE. DÈS LA PREMIÈRE MINUTE DU JEU, LE RED STAR MARQUAIT, LE RACING ÉGALISAIT AUSSITOT APRÈS. A LA FIN DU JEU, LE SCORE ÉTAIT DE 3 A 2 EN FAVEUR DU RED STAR. A LA REPRISE, LE RACING DOMINAIT, CE N'EST QU'A LA DERNIÈRE MINUTE QUE FAURE PARVENAIT A MARQUER LE 2e BUT. A GAUCHE : UNE REPRISE DE BAUMANN, DU RACING ; AU MILIEU, L'ÉQUIPE CHAMPIONNE. A DROITE, LES BUTS DU RACING MENACÉS.

L'ÉQUIPE RÉSERVE DU RED STAR CLUB A TFRMINÉ UNE SAISON TRÈS CHARGÉE ET PLEINE DE SUCCÈS. EN TRIOMPHANT DES ÉQUIPIERS PREMIERS DU PATRONAGE OLIER.

LE DARING CLUB DE BRUXELLES A RENCONTRÉ LE 13 MAI, A ST-OUEN, L'EXCELLENTE ÉQUIPE DU RED STAR, CHAMPION DE PARIS. LES PARISIENS GAGNAIENT PAR 2 A 0.

L'ÉQUIPE PREMIÈRE D'ASSOCIATION DU SPORTING CLUB CHALONNAIS, CHAMPION DE CHAMPAGNE DE FÉDÉRATION F. DE F. A. PAR SA VICTOIRE SUR L'U. S. ROMILLONNE.

soit par mort, soit par blessure, soit par émigration, tandis que les clubs de Paris s'enrichissaient d'un considérable appoint de la province, de l'Angleterre et de la Belgique. Pendant les quatre années d'occupation, le Nord rétrograda ; Paris, au contraire, fit des progrès très marqués : il fut loisible à chacun de le constater, le 16 mai, journée de préparation olympique. Des joueurs de l'Est (Alsaciens, Lorrains, Lyonnais) battirent ce jour-là par 2 à 1 des joueurs du Midi (Côte-d'Azur, Provence, Hérault), tandis que l'équipe de France disposait aisément de l'Ouest (Bordeaux, Bretagne, Normandie). Les Parisiens manifestèrent ce jour-là une telle compréhension du jeu et une telle habileté d'exécution que leur match fut pour maints provinciaux un exemple et un enseignement. Il existe aujourd'hui, dans notre pays, un football purement français, avec ses caractéristiques et ses tendances propres : l'initiative, la rapidité et la hardiesse de conception, la vitesse de réalisation en sont les traits les plus marqués. Ce football français est surtout pratiqué par les avants ; demis et arrières n'ont guère progressé sur les demis et arrières d'avant-guerre. Nous pouvons espérer que notre ligne d'avants fera bonne figure aux prochaines Olympiades d'Anvers : mais c'est de l'attitude des lignes arrières que dépendra notre succès ou notre défaite.

***

Le tournoi de football des Olympiades de 1920 se déroulera du 29 août au 5 septembre. Les joueurs français qui seront appelés à y porter les couleurs tricolores ne cesseront donc de pratiquer le football que pendant les mois de juin et juillet, et la première quinzaine d'août : car, dès le 15 août, ils seront concentrés, probablement à Anvers ou à proximité d'Anvers, pour se remettre à l'entraînement et acquérir la « forme » nécessaire.

Voici le nom des 44 joueurs qui ont été pressentis pour la grande compétition internationale : Bard (C. A. P.), Bauman (R. C. F.), Battemale (S. F.), Bonnardel (G. C.), Bongard Dewaquez (O.), (C. A. P.), Bauman (R. C. F.), Battemale (S. F.), Dewaquez (O.), Drancourt (H. A. C.), Dubly (R. C. R.), Devic (R. C. F.), De Beyssac (V. G. A. M.), Gamblin (R. S. C.), Gravier (C. A. P.), Gravelines (O. L.), P. et M. Gastiger (F. E. C. L.), Gargam (S. R. U. C.), Hours (V. G. A. M.), Huet (V. G. A. M.), Hugues (R. S. C.), Jourda (R. C. F.), Jung (F. C. B.), Keller (A. S. S.), Kuntz (S. C. S.), Le Bidoit (F. C. S.), Leroux (F. C. D.), Lhermitte (S. R.), Lassalle (S. B. U. C.), Magares (A. S. B.), Mathieu (S. R.), Mistral (R. S. C.), Magares (A. S. B.), Mathieu (S. R.), Mistral (R. S. C.), P. Mony (U. S. B.), Naudin (R. S. C.), Nicolas (R. S. C.), Parsys (U. S. T.), Roth (A. S. S.), Rien (F. C. M.), Rollin (A. S. S.), Rodel (V. G. A. M.), Vanco (C. A. P.), Verquin (U. S. T.), Wattine R. C. R.). — GABRIEL HANOT.

LES CHAMPIONS NATIONAUX

La plupart des championnats nationaux sont terminés : en Angleterre, West Bromwich Albion est champion de première division et Tottenham Hotspurs de seconde division ; en Espagne, le Football-Club de Barcelone est champion, devant Bilbao ; en Italie, la lutte n'est pas terminée ; en Suisse, les Young-Boys de Berne prennent la première place devant le Servette de Genève ; en Belgique, le Football-Club Brugeois est champion et l'Union Saint-Gilloise se classe deuxième ; en Hollande, le Be Quick de la Haye a le championnat ; en Suède, Goteborg est champion ; en Allemagne, le championnat est loin d'être terminé ; la lutte se décidera entre Nuremberg, Fribourg, Leipzig, Kiel, Hanovre, Harburg, Forst, Breslau et Berlin, représenté par le club Union-Oberschoneweide.

LA PORTÉE DES MATCHES INTERNATIONAUX

Rien n'est plus déconcertant qu'une partie entre les équipes représentatives de deux pays. En voici quelques exemples : la France est battue par l'Italie, 9 à 4 et elle bat la Suisse 2 à 0 ; la Suisse bat l'Italie, 3 à 1 ; la France bat la Belgique, 2 à 1, qui avait battu l'Angleterre, 3 à 1 ; l'Angleterre bat la France, 5 à 0. A Berlin, le 16 mai, devant 40.000 spectateurs, le match Berlin-Budapest se termine par 2 buts à 1, en faveur des Berlinois, alors qu'avant la guerre, les Hongrois battaient les Allemands de 5 à 6 buts.

Que conclure de telles performances ? C'est qu'avant de porter un jugement sur de telles rencontres, il faut se demander dans quelles circonstances les résultats ont été atteints. En faisant cette enquête, on apprendra que la France s'est rendue à Milan avec une équipe faible, en quarante heures de chemin de fer ; que l'Angleterre, qui avait envoyé à Bruxelles un onze médiocre, a voulu se réhabiliter contre la France et a mis sur pied ses meilleurs amateurs pour le match de Rouen, que les meilleurs joueurs de Budapest n'étaient pas à Berlin. Il ne convient donc pas de donner aux parties internationales une portée très grande, la performance dépendant des conditions dans lesquelles elle a été établie.

Informations.

Une modification importante aux règles de jeu est proposée par l'Ecosse au sujet du « hors jeu ». La proposition écossaise stipule qu'un joueur ne serait pas considéré « off side » s'il n'est pas à moins de 25 yards de la ligne de but adverse, quand la balle a été jouée par un joueur de son équipe. Le règlement actuel dit qu'on est pas « off side » quand on se trouve dans la délimitation de son camp. La proposition écossaise, comme on le voit, étendrait considérablement cette disposition. L'Association de fottball estime que la modification est trop grande et s'y opposera, mais, dans le cas où un vote aurait lieu, l'Ecosse accepterait la distance de 40 yards au lieu de 25.

Une autre proposition émanant de la F. A. tendrait à obtenir que les joueurs ne pourraient être « off side » sur un coup franc, car il est irritant de donner le coup franc et d'entendre immédiatement le sifflet de l'arbitre si les défenseurs ont réussi à exploiter le règlement du « hors jeu ». Si la proposition était admise, les goals par coup franc seraient plus facilement obtenus que dans les conditions actuelles.

Résultats techniques.

•℄ 2 mai. — Paris. Championnat de Paris finale. Red Star bat R. C. F. par 3 à 2 C. A. S. G. bat U. S. A. Clichy par 3 à 2. — Lille Olympique Lillois bat S. C. Tourquemois par 3 à 1. — Bordeaux. Sélection de Catalogne bat Sélection du Sud-Ouest par 2 à. 1
•℄ 9 mai. — Paris. Championnat de France. Finale. C. A. de. Paris bat Havre A. C. par 2 à 1. — Paris. R. C. France bat C. A. S. Générale par 2 à 1.
•℄ 16 mai. — Paris. Equipe de France bat l'Ouest par 3 à 2. Ligue de l'Est bat Ligue du Midi pa r 2 à 1.
•℄ 24 mai. — Paris. Red Star bat C. A. S. Generale par 4 à 2.
•℄ 30 mai. — Paris. R. F. C. Brugeois bat C. A. de Paris par 2 à 0.

COURSE À PIED

LES MANIFESTATIONS DE LA V. G. A.
LE SCOLAIRE COMPLET

C'est parmi les étudiants de leurs universités que les Etats-Unis et l'Angleterre trouvent les meilleurs de leurs athlètes : a-ton jamais entendu dire pourtant que les Anglo-Saxons n'ont pas de bons médecins, ni d'avocats de valeur, ni d'excellents professeurs, ni de grands savants ? En France, des championnats, interuniversitaires d'athlétisme sont organisés pour la première fois cette année ; en 1919, l'inauguration d'un match annuel, entre Saint-Cyr et Polytechnique, créé à l'imitation de Yale et Harvard, Oxford et Cambridge, Army et Navy, a obtenu un bon succès. Depuis longtemps se disputent, sous les règlements de l'U. S. F. S. A. des championnats de France interscolaires d'athlétisme et de football ; cependant il faut reconnaître que les intellectuels de notre pays ne sont pas encore conquis aux bienfaits de l'éducation physique et que la plupart des membres du corps enseignant le français considèrent comme incompatibles le goût de l'étude et le goût des jeux de plein air.

C'est pour montrer qu'il n'y a pas nécessairement de cloison étanche entre la pensée et le sport que la *Vie au Grand Air* se propose d'instituer le concours annuel du *Scolaire complet*. Les

ÉQUIPE DU R. C. TUNISOIS, CHAMPION DE L'AFRIQUE DU NORD. DE G A D., DI MARTINO, ANDRÉ, HEURIET, THIMON. CONTRY, BELLONI, MAROLLE, BAUDILLAIRE, MACREZ.

ÉQUIPE " HORS CHAMPIONNAT " DE L'A. S. F. DE GAUCHE A DROITE, BIJET, BARTLEY, MONTRET, PETITROUX, JANVIER GAUZENTE, VALY, JAURAUX, EDG, LENGLET, MAITRE, YOUT.

L'ÉQUIPE D'ASSOCIATION DU C. A. PARIS, QUI A GAGNÉ LE TITRE DE CHAMPION DE FRANCE, EN TRIOMPHANT PAR 2 A 1, DU HAVRE A. C. LE 2 MAI AU STADE BERGEYRE.

A la Jeune France
13 avenue des Ternes paris
Costumes
Manteaux
de ville et de Sport
géo dessains
art studio

SEUL UN MANTEAU IMPERMÉABLE EN LODEN

MARQUE ALSACE

convient parfaitement aux Sportsmen

.UNIS. LODEN 0 42 MARQUE ALSACE DÉPOSÉE FRANCE

Demandez-le à votre Fournisseur habituel et dans tous les Magasins

LE "LODEN" est TISSÉ par les USINES de GUEBWILLER (Haut-Rhin)

ÉTABts du LODEN (Marque ALSACE, déposée), 8, Place des Victoires, PARIS - Tél. CENTRAL 83-60

:: :: :: :: :: :: :: *ENVOI DE LA BROCHURE ILLUSTRÉE FRANCO SUR DEMANDE*

MONTRES 8 JOURS

POUR AUTOMOBILE

de la Grande Marque Française

L.I.P

Concessionnaires exclusifs pour la France

ANZANI & ROBIN

Fournitures générales pour Automobiles

6, Place du Combat, 6, PARIS (XIXe) -:- Tél. : NORD 82-79

concurrents auront à prouver qu'il est possible d'exceller à la fois dans les exercices de l'école et dans les épreuves athlétiques. Les « forts en thème » n'ont pas nécessairement un corps débile portant un cerveau puissant ; et une tête vide ne repose pas toujours sur les larges épaules des champions des sports.

Ce concours du « Scolaire complet » n'a rien d'entièrement nouveau : sans parler des Grecs, dans les fameux collèges anglais d'Eton et de Harrow, les études sont menées de pair avec les jeux sportifs. Et il y a une vingtaine d'années, Cecil Rhodes, le roi du diamant, le « Napoléon du Cap », dota d'une bourse annuelle, suffisante pour passer deux ans à Oxford ou Cambridge, l'étudiant américain le plus remarquable par ses aptitudes intellectuelles et sportives. En 1919, l'étudiant choisi n'était autre que Norman Taber, qui parcourait le mille (1.609 m.) en 4. m. 15 s.

L'idée du concours du « Scolaire complet » a séduit M. Appell, recteur de l'Université de Paris. Pour l'établissement du règlement, nous comptons provoquer une assemblée des proviseurs de lycées, des principaux de collèges, de toutes les compétences en athlétisme. La collaboration de l'Union des Sociétés françaises de sports athlétiques nous est acquise. Il ne nous reste plus qu'à nous mettre à l'ouvrage. — André Glarner.

LE CHALLENGE DU MILLE
LE MEETING DE STRASBOURG
LA PRÉPARATION OLYMPIQUE

La saison d'athlétisme est ouverte : elle a commencé, pendant le mois de mai, par diverses épreuves qui datent d'avant la guerre et par un concours d'un genre nouveau. Le Prix Dezaux (3.000 mètres plat) a été gagné par le Belge De Nys (R. C. F.) ; la « Coupe des Jeunes », organisée par le Stade Français, a confirmé la valeur de Masson (A. S. S.), comme coureur de 100 mètres et de Guilloux dans le saut en hauteur; enfin, le Challenge du Mille (1600 mètres plat) a été enlevé de haute lutte par le Metropolitan-Club, dont trois hommes, Burtin, G. Heuet et De Coninck, se classent respectivement 1er, 2e et 4e; seul, Guillemot parvenant à s'intercaler entre les coureurs de cette magnifique équipe. Le temps de Burtin est de 4 m. 25 s. (record de France, Keyser, 4 m. 24 s. 3/5). Cette rentrée sensationnelle du glorieux club d'athlétisme prouve, une fois de plus, la valeur d'Alfred Spitzer comme technicien et comme entraîneur athlétique ; elle montre aussi que pour sélectionner, spécialiser, préparer nos athlètes aux Olympiades d'Anvers, point n'était besoin de se mettre vainement en quête d'entraîneurs étrangers. Mais il faut regretter encore qu'en athlétisme, comme, hélas! dans d'autres sports, l'intérêt de club passe avant l'intérêt national.

Le Challenge du Mille, qui témoigne des réelles qualités des coureurs français en demi-fond, et qui a été la seule épreuve d'un intérêt direct pour les Olympiades, a dû céder le pas, en notoriété et en publicité, au concours d'un ordre nouveau qu'on appelle le meeting d'athlétisme de Strasbourg. Après des éliminations disputées dans toutes les régions de la France, Paris, Nord, Lorraine, Champagne, Alsace, Bourgogne, Centre, Touraine, Bourbonnais, Lyonnais, Atlantique, Limousin, Alpes, Périgord, Côte d'Argent, Languedoc, Côte Basque, Littoral, Côte d'Azur, les finales des épreuves, réservées, les unes aux débutants, les autres aux athlètes de valeur, ont eu lieu le 23 mai à Strasbourg. Près de 15.000 concurrents ont pris part à cette compétition, qui a été excellente pour la vulgarisation de l'athlétisme. Mais là n'était pas le but poursuivi. Le meeting de Strasbourg était une sorte de « prospection » de coureurs de vitesse ou de demi-fond, de sauteurs en longueur, en hauteur, à la perche, de lanceurs de poids, capables de porter dignement les couleurs françaises aux Olympiades d'Anvers. Le meeting a propagé partout en France l'idée sportive : c'est là le seul résultat qu'il ait atteint et qu'il pût atteindre. S'imaginait-on, par hasard, que cette grande manifestation sportive, cette foire sportive, allaient faire surgir des champions à foison ? Certes, nous ne croyons pas à l'infériorité athlétique de notre race sur l'Angleterre ou même les Etats-Unis ; mais nous croyons à l'infériorité de la préparation de nos athlètes. Alors qu'en Amérique la sélection porte non seulement sur les étudiants des universités ou des collèges, mais aussi sur les enfants des « écoles préparatoires », en France chacun se développe athlétiquement comme il peut, sans les conseils et les directives nécessaires. Notre pays possède des hommes qui, s'ils ne peuvent pas être qualifiés d'athlètes de la classe olympique, sont du moins des champions en puissance : guidés et entraînés comme il le faudrait. ils seraient capables de représenter honnêtement et honorablement la France aux épreuves d'athlétisme d'Anvers. Je ne cite que pour mémoire Masson dans les 100 mètres, Féry

LE CHAMPIONNAT SUÉDOIS DE CROSS COUNTRY, DISPUTÉ A STOCKHOLM, A ÉTÉ GAGNÉ PAR HJ. ANDERSSON QUI COUVRAIT LES 9 KM. DU PARCOURS EN 33 M. 26 S. 3/10.

dans les 400, Mercery dans les 400 haies, Guilloux dans le saut en hauteur, Burtin, Guillemot, De Conynck, Denis, Vignaud, dans le demi-fond, Gaston Heuet, Djebelia, dans le Marathon, Paoli dans le lancement du poids et Geo André, dans le pentathlon ou le decathlon.

Les affiches, les tournées en province sont de la bonne propagande athlétique : mais elles ne sauraient, en aucun cas, assurer un recrutement convenable pour les Olympiades ; on ne forme pas un athlète en trois mois, comme on dresse un jeune soldat. Qu'on se serve des athlètes déjà connus et cotés, sans poursuivre plus longtemps la recherche et la découverte du « phénomène », de l' « oiseau rare », et qu'avec le concours des champions cités plus haut, on organise de grandes réunions d'athlétisme, dotées de prix convenables. Voilà comment les crédits accordés à la préparation olympique pourraient être utilement dépensés. Mais il n'y a plus de temps à perdre : rappelons-nous que les épreuves d'athlétisme d'Anvers ont lieu du 15 au 23 août.

Informations.

Le 23 mai a eu lieu l'inauguration du stade où se déroula en août prochain la 7e Olympiade.

Il y eut une démonstration de gymnastique avec 400 exécutants, d'une part, et 300 exécutants de l'autre.

Résultats techniques.

2 mai. — Colombes. Prix Dezaux. Classement général : 1er R. C. F., 54 points ; 2e C. A. S. G., 89 points ; 3e Withe Harriers.

8 mai. — Edimbourg. Championnat du Monde des 10 milles : 1er Mac Crae en 53 m. 23 s. 4/5 ; 2e J. Vermeulen.

13 mai. — Colombes. Challenge du Mille : 1er Burtin en 4 m. 25 s. ; 2e G. Heuet à 12 m. ; 3e Guillemot. Classement par équipes : 1er Métropolitain Club, 7 points ; 2e C. A. S. Générale, 18 points ; 3e R. C. France.

22 au 23 mai. — Strasbourg. Finale du Challenge Bessonneau.

Prix des Débutants, 60 mètres. — 1er Lobiès (Touraine) ; 2e Casté(Lyon) ; 3e Dubois (Haute-Normandie) ; Temps : 7 s. 2/5.

1.000 mètres. — 1er Geyer (Paris) ; 2e Grosclaude (Alsace) ; 3e Glou (Atlantique). Temps : 2 m. 44 s. 2/5.

Saut en hauteur. — 1er Bartin (Paris), 1 m. 68 ; 2e *ex æquo* Coutisson (Atlantique), Massard (Bretagne et Moitessier (Littoral), 1 m. 65 ; (lancement du poids). Finale : 1er Moulinais (Armée du Rhin), 11 m. 22 cent. ; 2e Desolme (Lyonnais), 11 m. 01; 3e Gangloff (Alsace), 10 m. 58.

300 mètres : 1er Sandrin (Paris) ; 2e Fillot (Bourbonnais) ; 3e Freville (Picardie) . Temps : 38 m. 4/5.

Saut en longueur : 1er Orfidan (Lyonnais), 6 m. 56 ; 2e Coulon (Centre), 6 m. 46 ; 3e Guezille (Beauce et Maine), 6 m. 39.

Le Challenge affecté au Comité régional le mieux classé revient à Paris avec 43 points ; 2e Lyonnais, 53 points; 3e Centre, 54 pts.

PRIX D'HONNEUR

Saut à la perche : 1er Franquenelle (Paris), 3 m. 60 ; 2e Ratier (Touraine), 3 m. 20 ; 3e Lemasson (Lorraine) et Chadourne (Limousin), 3 m. 10.

110 mètres haies : 1er Bernard (Paris) ; 2e Barboiron (Atlantique 3e Orfidan (Lyonnais). Temps : 17 secondes.

LES SLEIPNERS, CROSS COUNTRY INTERNATIONAL, DISPUTÉ AU STADIUM DE STOCKHOLM PAR 400 CONCURRENTS. R. FALK GAGNAIT, COUVRANT LES 9 KM. EN 44' 31" 8/10.

400 mètres. — 1er Fery (Paris) ; 2e Guelo (Centre) ; 3e Schurrer (Lorraine). Temps : 52 s. 1/5.

800 mètres relais de 4 hommes. — 1er Paris (Tirard, Biget, Féry, Renard) ; 2e Haute-Normandie ; 3e Normandie. Temps : 1 m. 32 s. 2/5.

80 mètres (dames). — 1re Patureau (Sportives) ; 2e Beuns (Normandia) ; 3e Liébrard (Femina). Temps : 11 s. 3/5.

Saut en hauteur (dames). — 1re Mangars (Chartres), 1 m. 35 s. ; 2e Fercocq (Academia) et Kusel (Femina), 1 m. 32 s. ;

1.000 mètres (dames). — 1re Bréard (Femina) ; 2e Bertoyo (Nice) ; 3e Porte (Academia). Temps : 3 m. 30 s. 2 /5.

Javelot, deux bras (dames). — 1re Gouraud-Morris (Olympique), 40 m. 45 (record) ; 2e Bréard (Femina), 35 m. 75 ; 3e Liébrard (Femina), 33 m. 60.

100 mètres. — 1er Ali-Khan (Côte d'Azur) ; 2e Sempé (Armagnac) ; 3e Levillain (Touraine). Temps 11 m. 1/5.

1.500 mètres. — 1er Guillemot (Paris) ; 2e Duquesne (Haute-Normandie) ; 3e Sanchez (Littoral).

600 mètres relais. Comité de Paris (Féry, Audinot, Tirard) hors concours. 1er Haute-Normandie, 2e Touraine ; 3e Centre. Temps : 1 m. 12 s, 3/5.

83 mètres haies (Dames). — 1re Thérèse Brulé (Femina) ; 2e Bréard (Femina) ; 3e Beuns (Normandia). Temps : 14 m. 4/5.

Saut en longueur (dames). — 1re Patureau (Sportives), 4 m. 16 ; 2e Th. Brulé (Femina), 4 m. 12 ; 3e Bréard (Femina), 4 m. 04.

300 mètres (dames). — 1re Decroze (Racing-Club) ; 2e Canolle (Nice) ; 3e Porte (Academia) (record féminin battu).

800 mètres relais : 1er Femina Sports ; 2e Academia ; 3e Les Sportives.

CULTURE PHYSIQUE

L'EFFORT PATRONAL
ET LES TRAVAILLEURS CONSCIENTS

Nous avons reçu d'un chef d'industrie une demande inattendue : celle de procéder à un examen physiologique lors de l'embauchage des ouvriers.

Cette initiative mérite qu'on s'y arrête : il ne s'agit point ici de simple originalité, mais d'intelligente prévoyance. Ajoutons que le patronat y trouvera son compte tout aussi bien que le travailleur vrai.

Un grand nombre de problèmes sociaux peuvent être envisagés comme suite à ce conseil de revision civil, librement consenti. Les examiner, même succintement, nous entraînerait trop loin. Cependant, quelques réflexions s'imposent à l'esprit de l'éducateur physique.

Et d'abord, cette filtration permettra d'éliminer, d'orienter vers des travaux mieux adaptés à leur constitution, un certain nombre de sujets non qualifiés, de sérier les individus en classes pour l'obtention du meilleur rendement.

L'intérêt est suffisamment démontré du côté patronal pour qu'il apparaisse superflu d'insister davantage. Voyons l'autre plateau de la balance : lé travailleur « conscient » doit lui aussi, désirer la production maxima dans des conditions optima : n'est-ce point un idéal que d'obtenir le fort salaire avec un effort relativement minime du fait qu'on s'y montre mieux adapté. A côté du manœuvre non spécialiste, par suite de son manque d'éducation initiale — et qui sera toujours de ce fait un sacrifié — il y a place pour les prédispositions anatomiques ou physiologiques les plus diverses

C'est là du « taylorisme » perfectionné.

Allons plus loin. Dès l'instant où le patron établit par cet examen initial l'intérêt qu'il porte au potentiel énergétique de son employé, il est absolument certain qu'il ne bornera pas là son intervention dans le fonctionnement des rouages de la machine industrielle. Pourvu d'un organisme puissant, hyperproducteur, il percevra nécessairement le repos-besoin, la réparation-besoin.

Bien que ce projet d'organisation ne figure pas dans la lettre que nous avons reçue, très certainement, l'employeur, devra permettre à l'employé la réparation physique au prorata de sa production. Il y a beaucoup à faire dans cet ordre d'idées quand on songe qu'à l'heure présente les « pauses » se passent le plus souvent chez les bistro en matches épiques de zanzibar ou de manille. Des distractions, des diversions plus normales — sous forme de jeux et sports — peuvent, avec avantage, remplacer ces récréations malsaines.

Nous n'y voyons aucune impossibilité. L'usine doit posséder son terrain, sa salle. Ce n'est pas en général le terrain qui manque non plus que les capitaux : contrairement à certains préjugés sociaux, tous les patrons ne sont pas par définition des monstres d'ingratitude non plus que les travailleurs des alcooliques invétérés. Des exemples déjà l'établissent : les usines Renault possèdent un parc des sports dont on ne parle pas assez. Insistons : tout le monde trouverait son compte à cette évolution ; l'évolution sociale, par rapprochementdes classes étant un idéal nettement plus « pacifique » que l'entre-déchirement et la révolution. — Dr Bellin du Coteau.

GOLF

(Voir le début de cet article, pages 14 et 15).

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE PROFESSIONNELS

Voici le détail des résultats du concours :

1er, E. Lafitte 80, 74, 78, 77. Total : 309 ; 2e, J. Gassiat 79, 76, 80, 78. Total : 313 ; 3e, R. Commier 81, 80, 79. 77. Total : 317 ; 4e, M. Daugé 79, 76, 81, 82. Total : 318 ; 5e, Cl. Cassiat 80, 81, 78, 79. Total : 318 ; 6e, R. Golias 78, 80, 84, 76. Total : 318 7e, Bomboudiacs 82, 81, 78, 79. Total : 320. 8e, J.-B. Loth 81, 82, 78, 82. Total : 323 ; 9e, P. Duchêne 84, 82, 75, 82. Total : 323; 10e, M. Cavalle 82, 81, 84, 80. Total : 327 ; 11e, M. Ditail 330 ; 12e, Bigue, 330; 13e, Orengo, 331 ; 14e, H. Dubois, 332 ; 15e, Guénin, 333 ; 16e, J. Dubois, 336 ; 17e, G. Golias, 339 ; 18e, Yves, 347; 19e, A. Cassiat, 357.

Comme on va le voir, c'est le vainqueur qui a fait le meilleur record du parcours avec 74 ; excellent record pour une saison où le parcours n'est pas aussi vite qu'au mois de juillet ; le style de Lafitte, sa grande élégance et sa facilité ont été très remarqués.

Cassiat, très en forme, comme le prouve sa performance en Angleterre dans le prix du *Daily Mail*, aurait pu obtenir un meilleur résultat grâce aux qualités qui le distinguent. M. Daugé, le professionnel de Biarritz qui s'est classé 4e, est toujours remarquable par la puissance de ses crossées (Drives) ; R. Golias obtient en général sur le parcours de La Boulie un total de points meilleur que celui qu'il a donné dans le concours ; lui et son frère pourront certainement mieux faire lors du championnat international ; P. Duchêne, le jeune professionnel de Saint-Cloud a réussi à obtenir le meilleur total après Lafitte, soit 75 dans son neuvième parcours ; il est soupie et semble annoncer un très bon joueur.

Comme on le voit, une grande partie des concurrents appartiennent soit au golf de La Boulie, soit au golf de Biarritz où ils se sont formés. La Boulie a toute l'année six professionnels, Biarritz plutôt davantage ; ils n'y sont pas suffisamment occupés et il est fort désirable qu'ils trouvent des engagements dans les différentes Sociétés qui existent en France.

C'est à ce point de vue que l'Union des Golfs de France s'est placée pour envoyer une circulaire aux différentes Sociétés et leur recommander instamment tant de professionnels intéressants, presque tous disponibles ; à la suite de cette circulaire, G. Golias a été engagé pour la saison à Vittel, et Marius Cavalle, professionnel résidant, va l'été comme d'habitude à Etretat.

La Commission du terrain de la Société de La Boulie a suivi avec d'autant plus d'intérêt le jeu des professionnels que c'était le premier concours qui eût lieu depuis que la transformation des derniers trous a été absolument terminée : le 15, le 17 et le 18 ont été trouvés très supérieurs à ce qu'ils étaient autrefois.

Cette réunion qui a précédé de près de deux mois les grands championnats internationaux (Open Championship et Amateurs Championship de France), a été comme une sorte de prélude avant ces grandes épreuves et a permis au Comité de préparer de nouvelles améliorations.

La Société de La Boulie a, d'ailleurs, décidé d'offrir pour le grand concours Omnium (Open Championship of France) les prix tels qu'ils ont été majorés cette année en Angleterre pour l'épreuve analogue, soit 75 livres au 1er, 40 au 2e, 35 au 3e, 15 au 4e, 10 au 5e et 6e, 10 au 7e et 8e.

Le Concours des professionnels français avait attiré un certain nombre de spectateurs parmi lesquels il faut nommer avant tout quatre-vingt-dix officiers supérieurs de l'Ecole de Joinville, venus avec le colonel Sée ; ils sont chargés, ainsi qu'on le sait, d'étudier tous les différents sports et ils se sont déclarés enchantés de l'intéressante démonstration de Golf pour laquelle ils avaient été invités par la Société de La Boulie. — Pierre Deschamps.

Informations.

En finale du championnat professionnels de Gleneagles, Georges Duncan, l'international écossais, a battu le Français Arnaud Massy.

En demi-finale, Duncan avait battu Taylor et Massy avait triomphé de Sherlock.

L'actuel champion d'Amérique David Herron, ne fera pas le déplacement, pas plus que Francis Ouimet et Bobby Jones ne feront le déplacement pour les Olympiades. Le team américain aura à sa tête Robert-A. Gardner, un ancien champion des Etats-Unis. Il comprendra, selon toutes probabilités : MM. M. Whitney, Grant Peacock, « Chick», Evans, F. C. Newton et Parker-W. Whittemore.

PRUNIER ET FRANCIS CHARLES A BOULOGNE. AVANT LEUR COMBAT POUR LE TITRE DE CHAMPION DE FRANCE DES POIDS MOYENS, QUI AVAIT LIEU LE 23 MAI, AU CASINO.

Résultats techniques.

10 et 11 mai. — La Boulie. Championnat de France professionnel : 1er Lafitte (Biarritz) 80, 74, 78, 77, 309 ; 2e J. Gassiat (Chantilly) 79, 76, 80, 78, 313 ; 3e R. Gommier (La Boulie) 81, 80, 79. 77, 317 ; 4e R. Golias (La Boulie) 78, 80, 84, 76, 318 ; M. Daugé (Biarritz) 79, 76, 81, 82, 318 ; C. Gassiat (Biarritz) 80, 81, 78, 79, 318 ; 7e R. Bomboudiac (Biarritz 82, 81, 78, 79, 320 ; 8e J.-B. Loth (Evian) 81, 82, 78 82, 323 ; Duchêne (Saint-Cloud) 84, 82, 75, 82, 323.

TENNIS

(Voir page 5, Les joueuses françaises en Angletere.)

Résultats techniques.

14 mais. — Paris. Championnat de France interclubs. Tennis Club de Paris bat R. C. France par 4 victoires à 3.

30 mai. — Championnat du Monde Terre Battue Finales. — Simple Messieurs : Laurentz bat Gobert par 9-7, 6-2, 3-6, 6-2. — Simple Dames : Miss Holman bat Mlle P. Subirana 6-0, 7-5. — Double Messieurs : Gobert-Laurentz battent Mishu-Blackbeord par 6-4,6-2, 6-1 ; Double mixte : Mme Golding-Laurentz battent Mlle S. Amblard Decugis W. O. — Double Dames : Miss Holman Mrs Satterthwaete battent Mmes Golding-Vaussard par 6-3, 6-1

BOXE

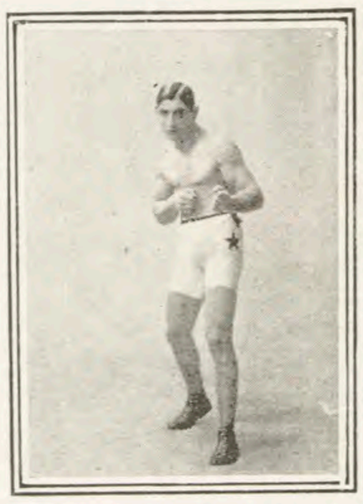
LES SUCCESSEURS DE LOUIS DE PONTHIEU

Les titres de champion de France et de champion d'Europe des poids plumes que détenait de Ponthieu sont maintenant portés par Dupré et par le Belge Wyns. L'un et l'autre, tout en étant de taille à défendre leur qualité de champion, sont loin de posséder la valeur de celui qui il y a quelques mois nous enthousiasmait.

Des huit hommes qui aspiraient au championnat de France, A. Crassi et Dupré se montrèrent les meilleurs. Autant la présence de Grassi était prévue dans la finale, autant celle de Dupré était peu espérée même par ses plus ardents partisans. Jeune boxeur, — il a trois ans de métier —Dupré promettait, non pas de devenir champion cette année, mais d'être dans quelques mois un sérieux challenger au titre. Il semblait lui manquer encore un peu de cette connaissance du ring si nécessaire qui ne s'acquiert qu'après de nombreux combats. Opposé en demi-finale à Manceau, le favori de la compétition, Dupré se montra ce jour-là boxeur de classe. Vainqueur par knock-out, il se quali ait ainsi pour la finale et gagnait celle-ci en battant aux points A. Crassi.

Le championnat d'Europe avait été conquis par Louis de Ponthieu sur Tancy Lee. Ce dernier s'étant retiré du ring, le titre de champion d'Angleterre des poids plumes fut attribué à Mike Honeymann. Pour la première fois, un homme de Belgique était désigné pour disputer la palme au champion d'outre-Manche. Arthur Wyms par ses dernières victoires s'imposait comme successeur à de Ponthieu. Imbattu depuis près de deux ans, Wyns espérait continuer la série de ses succès. Vainqueur des meilleurs poids plumes français et anglais, il le fut encore le 31 mai. Son adversaire était à bout au fin du 10e round. Un espoir anglais de plus s'effondrait et cette fois le titre européen revenait à une toute petite nation — comme l'on dit au Congrès de l'International Boxing Union.

Wyns et Dupré sont maintenant les champions d'Europe et de France. Se rencontreront-ils un jour, il faut l'espérer, car ce jour-là nous assisterons à une bataille de deux scientifiques, bataille où chaque homme connaîtra à fond son adversaire, car tous deux sont dirigés par le même manager, j'ai nommé Eudeline. — H. Bert.



FRANCIS CHARLES, LE FAMEUX CHAMPION DE FRANCE DES POIDS MI-MOYENS.

L'AMÉRICAIN KAUFMANN A FAIT SES DÉBUTS A PARIS LE 29 MAI OPPOSÉ A FERREY.

Informations.

Marcel Thomas, Blazy, Marcel Denis et Ledoux ensuite sont partis en Amérique.

La Fédération Française de Boxe a décidé d'ajouter au « Règlement spécial » aux championnats professionnels le paragraphe suivant, à la fin de l'art. 4 du règlement spécial :

Lorsqu'un titre de champion sera mis en jeu au cours d'une compétition, la décision de match nul pour les éliminatoires, quarts de finale, demi-finales ou match final ne saurait être donnée.

Eudeline possède en ce moment un team de tout premier ordre, on y compte le champion d'Europe poids plumes Wyns, les champions de France poids plumes Dupré, poids mi-moyens Francis Charles, et poids lourds Hams et les bons boxeurs Criqui et Vittet, etc. Le team des boxeurs sud-africains qui prendront part aux Olympiades, est arrivé en Angleterre pour se préparer aux jeux d'Anvers.

Le team comprend : Clarence Walker (bantam), Richard Jean (plume), Joe Thomas (léger), W. Bradley (moyen). Deux autres boxeurs, Holdstock (mi-moyen) et Olivier (mi-lourd), sont en route pour l'Angleterre. Le team est managé par A. A. Cairus.

M. Albert Bourdariat est nommé délégué officiel de la F. F. B. chargé de la préparation des athlètes pour les Jeux Olympiques, en même temps que délégué à Anvers pour y représenter la F. F. B.

La Commission des arbitres de la F. F. B. est chargée de présenter au Conseil un projet sur les nouveaux règlements, en même temps qu'un projet de Code des arbitres.

Ne pouvant rencontrer Dempsey, Georges Carpentier rencontrera pour le titre de champion du monde mi-lourds le détenteur actuel Battling Levinsky Le match aura lieu le 26 juillet à New-York probablement pour une bourse d'un million de francs dont 75 0/0, au vainqueur.

Résultats techniques.

7 mai. — Londres. Frank Moran bat Journée par knock-out au 2e round.

8 mai. — Paris (cirque de Paris). Jeff Smith bat Balzac par knock-out au 3e round.

10 mai. — Londres. Joe Beeckett bat Bombardier Wells par knock-out au 3e round.

12 mai. — Paris (salle Wagram). Championnat de France poids plumes demi-finales. Dupré bat Manceau par knock-out au 5e round. Gaillard et A. Grassi match nul.

12 mai. — New-York. Lew Tendler bat Papin par knock-out au 5e round.

24 mai. — Boulogne-sur-Mer. Championnat de France poids mi-moyens. Francis Charles bat Prunier par knock-out au 13e round.

26 mai. — Paris (salle Wagram). Championnat de France poids plumes. A. Grassi bat Gaillard aux points.

29 mai. — Paris (cirque de Paris). Championnat de France poids moyens. Balzac bat Pionnier par knock-out au 11e round.

31 mai. — Londres. Championnat d'Europe poids coqs. Ledoux bat Jim Higgins par knock-out au 11e round. — Championnat d'Europe poids plumes. Wyns bat Mike Honeymam en 10 rounds.

LES ESCRIMEUSES DE LA SALLE GARDÈRE, QUI DISPUTÈRENT LE CHALLENGE OFFERT PAR NOTRE BON COLLABORATEUR JOË BRIDGE, Mlle G. CHEVALIER REMPORTA LA VICTOIRE.

L'ÉQUIPE FRANÇAISE DE FOOTBALL ASSOCIATION, FORMÉE DE JOUEUSES DE FEMINA-SPORT ET D'EN-AVANT, QUI A RENCONTRÉ AVEC SUCCÈS LES MEILLEURES TEAMS ANGLAIS.

GROUPE DES SOCIÉTAIRES DES DIFFÉRENTS CLUBS FÉMININS DE FRANCE QUI OBTINRENT UN ÉNORME SUCCÈS AU CHALLENGE BESSONNEAU, A STRASBOURG, LE 23 ET 24 MAI.

SPORTS FÉMININS

UNE TOURNÉE TRIOMPHALE

La femme n'a-t-elle pas conquis haut la main le droit à l'admiration de tous les Français ? Ceux qui doutaient encore de la valeur de nos sportives ne sont-ils pas convaincus depuis la tournée triomphale faite en Angleterre par l'équipe de France féminine de football-association ? Admirons sans réserve et espérons que la F. S. F. S. F., recueillera encore les nombreux lauriers qu'elle mérite autant par la compétence et le dévouement de ses dirigeantes que par la qualité et l'énergie de ses athlètes.

Nos footballeuses sont donc allées disputer quatre matches outre-Manche contre les meilleurs teams féminins britanniques.

Le premier fut à l'avantage des Anglaises qui gagnèrent par 2 buts à 0, mais leur victoire ne fut pas aisée. Les nôtres, fatiguées par le long voyage à Preston, au nord de Liverpool, et très émues de jouer devant 30.000 spectateurs (quand en verrons-nous autant en France ?) firent une impression profonde. Notre gardien de but, Mlle Ourry, dont la petite taille fut d'abord l'objet des railleries des assistants, eut tôt fait par son adresse et son sang-froid de forcer l'enthousiasme. A l'issue de la rencontre, la foule envahit le terrain et porta en triomphe la vaillante petite Française.

La seconde partie, jouée à Stockport, se termina par 5 à 2, mais il convient de rappeler que deux pénalties rentrèrent, l'un directement, l'autre par ricochet.

Le troisième match changea la face des choses : le résultat (1 but à 1) ne donne pas une idée exacte du jeu. Notre équipe domina constamment. Et la lutte fut très dure sur le terrain de Manchester détrempé par la pluie persistante.

Le 6 mai, à Londres, à Stamford Bridge, ce fut l'apothéose : opposée au team fameux des établissements Dick Kerr, l'équipe de France gagna par 2 buts à 1. La première mi-temps ne donna aucun résultat. Ce fut au début de la seconde que Mlle G. Laloz rentra un but, suivi bientôt d'un autre par la capitaine, Mlle Bracquemond. Les Anglaises, piquées au jeu, aboutirent enfin à un shoot fulgurant de leur avant-centre.

Pour la première rencontre internationale, dont on ne saurait trop féliciter la F. S. F. S. F., les Françaises ont fait triompher nos couleurs avec éclat, plus heureuses que tant d'équipes masculines. Le public anglais, très sportif, ménagea un accueil enthousiaste à nos jeunes athlètes. Dans les rues, c'était du délire : à la suite du premier match, les voitures transportant nos footballeuses ne pouvaient avancer. Les maires des cités visitées reçurent en grande pompe à l'Hôtel de Ville nos représentantes. Si notre équipe avait voulu, elle pouvait signer des matches pour plus de trois mois.

Ce premier séjour de nos championnes en Angleterre est du meilleur augure. A nous, lorsque l'équipe des établissements Dick Kerr viendra en France de savoir la recevoir aussi chaleureusement. Et souhaitons que toute la presse française imite alors l'exemple donné par les journaux anglais, qui, chaque jour, consacraient des colonnes entières au voyage de l'équipe de la F. S. F. S. F., qui, en cette circonstance, remporta un nouveau triomphe. Mme Milliat et ses sportives ont été à la peine ; elles sont maintenant à l'honneur : il y a vraiment une justice ! — JEANNE MAY.

Résultats techniques.

6 mai. — Londres. Equipe Française bat Equipe Anglaise par 3 à 1.

NATATION

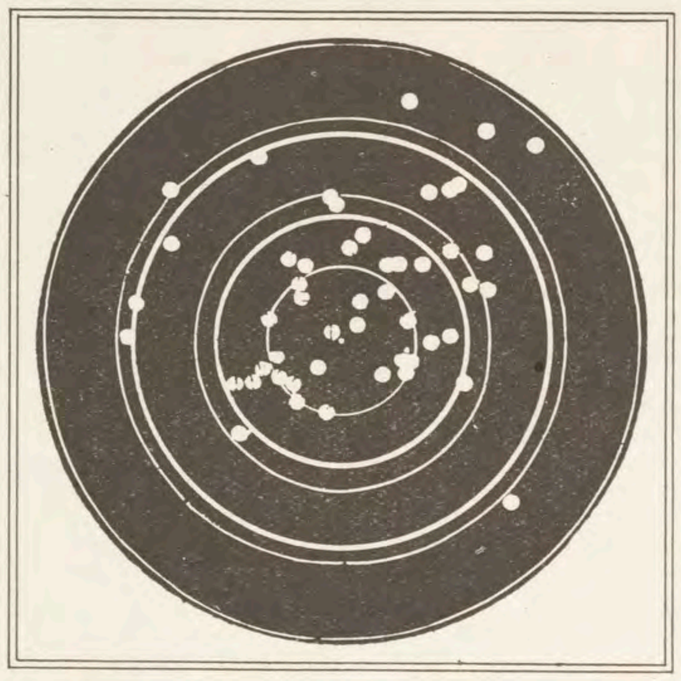
LA PRÉPARATION OLYMPIQUE

Nous entrons en pleine période d'entraînement pour les prochains Jeux Olympiques qui se disputeront à Anvers dans quelques mois. A Paris, malgré le manque de piscines, nos athlètes aquatiques s'entraînent minutieusement. Il est une chose à remarquer, c'est le travail exécuté par le Comité directeur de Natation de l'U. S. F. S. A. Après Strasbourg, qui fut un succès complet, nos représentants s'en vont à Tourcoing où, en compagnie des Pupilles de Neptune de Tourcoing, ils vont prendre part à plusieurs épreuves intéressantes en vue de la préparation Olympique. A côté des nageurs Nordistes qui sont en plein progrès, le Comité directeur déplace à ses frais les excellents nageurs et nageuses que sont Mlle Suzanne Wurtz (Paris), Irma Burr (Strasbourg), MM. Matter et Arbogast (Strasbourg), Brassier, Lebaillis, Padou, Lenormand et Middleton (Paris).

Ceci est évidemment un gros progrès en natation de voir qu'enfin nos pouvoirs dirigeants produisent des efforts efficaces pour une préparation sérieuse en vue de la superbe fête du muscle qui aura lieu à Anvers.

Au cours de cette fête se disputera un intéressant match de Water-Polo qui mettra aux prises les « Enfants de Neptune de Tourcoing » champion de France de Water-Polo 1919, et le Brussels Swimming Club considéré en Belgique comme l'une des meilleures équipes.

Voici un match qui servira énormément pour la préparation de nos joueurs Nordistes en vue de la composition de l'équipe Nationale de Water-Polo qui défendra nos couleurs à Anvers contre les fameuses équipes étrangères. — HENRY DECOIN.



REPRODUCTION DU SCORE DE 476 SUR 500, FAIT PAR M. GEORGES ARMSTRONG (UN NOM PRÉDESTINÉ ! CAR ARMSTRONG VEUT DIRE BRAS-FORT) DE OAKLAND, CALIFORNIE, CONSTITUANT LE RECORD D'AMÉRIQUE AU PISTOLET. CE CARTON A EN MÊME TEMPS GAGNÉ LE CHAMPIONNAT D'AMÉRIQUE. LE PISTOLET TIRAIT DES CARTOUCHES 22 U. M. C. LESMOK ET ÉTAIT MUNI D'UN CANON POPE. DANS LA CIBLE ON REPRODUIT LE 10 A 2 NICHES 45 m/m 8 ET LE TIR AVAIT LIEU EN 50 BALLES A 50 YARDS (45 M. 50). CELA NE BAT PAS, NI MÊME N'APPROCHE LE 545-600, TIRÉ EN 1913, A BRUXELLES, PAR PAUL VAN ASBROECK, A 50 MÈTRES, DANS UN 10 DE 4 CENTIMÈTRES.

Informations.

David Billington est à Paris depuis quelques jours où il vient signer quelques importants contrats en compagnie de son ami et manager Hurdman Lucas.

Résultats techniques.

30 mai. — Tourcoing. Epreuve de P. O. :

100 m. nage sur le dos : 1er Horny (Co mar), 1 m. 59 ; 2e Van deven (E.-N. Tourcoing).

200 m. brasse : 1er Lebaillif (C. N. Paris), 3 m. 25 s. 1/5 Arbogast (Strasbourg).

100 m. libre (dames) : 1er S. Wurtz (Paris), 1 m. 40 s. ; 2e Du chesne ; 3e Lebrun.

300 m. nage libre (dames) : 1re Mlle S. Wurtz, 5 m. 51 s. 2e M. Lebrun ; 3e E. Lebrun.

400 m. nage libre : 1er Desmettre (E. N. Tourcoing), 6 m. 48 s. 2e Lemailleux (Tourcoing) ; 3e Tirperolle (C. N. P.).

Concours de plongeons (dames) : 1re S. Wurtz ; 2e H. Delrue (Tourcoing).

Plongeons (hommes) : 1er Lenormand (Paris) ; 2e Allard.

TIR

DEUX NOUVEAUX PISTOLETS AUTOMATIQUES

Nous ne parlerons pas encore du tir aux Olympiades. Heureusement, car ce sujet est triste... Sans armes sérieuses, et avec des munitions tout-venant, que vont faire nos champions ? ! !

J'ai peur d'apprendre les résultats ! Peur d'apprendre que des Johnson, ou des P. Colas, représentants de la France victorieuse, porteurs de sa croix de guerre conquise dans les combats où elle a triomphé, aient été conduits à un échec contre des neutres par l'infériorité de leur armement.

Et cependant, c'est à cela que la logique nous contraint de nous attendre. Contre les Krag-Jorgensen des Danois, des Suédois ou des Norvégiens, ou contre les Rubin-Schmidt des Suisses, que peut-on faire avec notre Lebel, aussi démodé qu'un mousquet à pierre. Il en va de même au surplus si on le compare aux Springfield ou aux Lee Enfield des Anglais, des Américains ! !... et ceci ne console pas de cela !

Parlons d'autre chose, voulez-vous ?

Pendant que nous attendons encore la naissance en France d'une industrie des armes portatives rayées, l'Amérique s'est remise à produire. Aussi nous enverra-t-elle sans doute (dès que le dollar sera revenu à un taux normal) quelques-uns des pistolets dont nous reproduisons ci-dessous l'image.

L'un (A) est un Colt 22 (5 mm. 63) automatique, l'autre (B) est un Remington 9 mm. 88.

Pour l'amateur de tir d'une seule main, ces deux armes sont complémentaires. Le 22 est un engin de chasse et d'entraînement très amusant. Le 38 est une arme de défense sérieuse.

Avec le premier, on peut s'exercer (à peu de frais et sans danger) à tirer en lançant le coup sans viser et rien n'est plus utile pour les cas de self défense urgente. Avec l'autre, on mettra en œuvre cet entraînement le cas échéant.

La poignée du Remington et son en-main sont meilleurs que ceux du Colt. Et c'est mieux ainsi, car cet avantage compensera un peu l'énervement qui accompagne en général l'emploi « ex abrupto » d'une arme de défense.

Le Remington est d'ailleurs le plus nouveau et

APPLESTONE, MONTÉ PAR Mme BJORNSETH, A REMPORTÉ 3 PRIX AUX CONCOURS HIPPIQUES DE NORVÈGE, QUI ONT EU LIEU A CHRISTIANIA, DEVANT UN NOMBREUX PUBLIC.

L'ÉQUIPE OLYMPIQUE DE NORVÈGE. DE G. A D. : M. CONRAD, M. SEGALCHE, RITNESTER, PAUL MICHELET, BJORN, BJORNSETH, RITNESTER, A. WETTRE, RITNESTER, KARL KILDAL,

L'ÉQUIPE PREMIÈRE DU STADE FRANÇAIS A REMPORTÉ, APRÈS UNE SAISON VICTORIEUSE, LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE HOCKEY, EN BATTANT LE LYON OLYMPIQUE.

présente quelques perfectionnements. Signalons à cet égard deux détails intéressants. C'est d'abord l'impossibilité de tirer sans que le magasin soit en place, ce qui élimine le danger de la cartouche restée dans le canon lorsque l'arme est déchargée : en apparence. Ce sont ensuite les organes de visée très étudiés et très bas, de manière à se rapprocher autant que possible de l'idéal : mettre le canon de l'arme à la place qu'occuperait l'index dans le geste de « montrer du doigt ».

Il ne manque à ce pistolet que trois millimètres de calibre pour être doté de tout le « stopping power » désirable. Je lui souhaiterais bien aussi de pouvoir être tiré sans le sortir de sa poche et sans pour cela l'enrayer au premier coup, mais cet avantage reste encore l'apanage du seul revolver... hélas ! — BULL'S EYE.

Informations.

Il est problable que l'équipe qui représentera la France aux Jeux Olympiques d'Anvers, dans le tir aux armes de chasse, sera composée de la façon suivante : marquis de Lareinty-Tholozan, René Texier, André Fleury, Pierre de Castey, lieutenant aviateur Duflot, comte de Villefranche ou comte A. de Gramont.

L'équipe sera accompagnée par M. Paul Casrex.

ÉQUITATION

APRÈS LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS

M. Dechambre et le baron du Teil, président de la S. H. F., viennent de présenter à l'Académie d'Agriculture quelques observations intéressantes sur les enseignements du concours de Paris.

Il résulte que l'avenir de la production du cheval en France est entièrement subordonné à la façon dont les éleveurs de demi-sang accompliront l'évolution inévitable dans cette production.

— Cet avenir, a dit M. Dechambre, doit être vu sous le jour suivant : le nombre de chevaux de demi-sang sera diminué ; les régions qui se livrent à cet élevage l'abandonneront pour le cheval de trait ou le bétail. Pour garder quelques débouchés, la qualité sera relevée, car les médiocrités n'auront plus de place, la production réduite devant impérieusement s'adapter à des besoins précis et limités.

L'élevage devra se hausser à un niveau tel que les déchets soient ramenés au strict minimum ; cela ne réussira que dans quelques contrées favorisées et entre les mains d'éleveurs habiles, sachant allier le tact du naisseur à un grand sens des réalités pratiques et économiques. Un choix très attentif des géniteurs et un élevage rationnel des jeunes sont les moyens qui aideront à obtenir ce résultat.

CONCOURS DE VICHY

Le concours de Deauville qui clôturera la série des concours de la S. H. F. aura lieu, très vraisemblablement, des 20 au 29 août.

A peine le concours de Bordeaux est-il terminé que déjà la S. H. F. convie à Vichy tous les grands éleveurs du sud-est de la France.

L'on connaît l'importance spéciale de ce concours qui, dans l'esprit du baron du Teil et de son comité, doit constituer une véritable foire, comparable au fameux Horse Show de Dublin où se traitent chaque année de très nombreuses affaires à des prix fort élevés.

Quarante-deux départements représentant d'une part toutes les provinces formant la zone orientale de notre territoire, depuis la Provence jusqu'à l'Alsace et à la Lorraine et d'autre part le Plateau Central, enverront sur l'hippodrome du Sichon les produits de leur élevage pour une série de présentations et d'épreuves qui auront lieu du 24 juin au 4 juillet.

A ce concours de Vichy sont attribués trois cent vingt-six prix s'élevant à la somme de 144.000 francs.

Informations.

Une nouvelle Société vient de se créer, en Belgique, sous le titre : le cheval utile et endurant. Présidée par M. Pauwels, elle a surtout pour but, comme l'indique son nom, de développer le cheval rustique de travail, dont notre bidet breton, véritable révélation de la guerre, constitue un si parfait spécimen.

Elle organise à Spa, du 6 au 20 juillet, une quinzaine hippique dotée de 100.000 francs de prix.

Le programme comporte des épreuves de chevaux de chasse, d'attelage et une grande épreuve internationale de 450 kilomètres sur route pour tous chevaux attelés et montés.

Le polo a inauguré son terrain de Saint-Cloud où se disputeront quelques matches particulièrement intéressants.

Résultats techniques.

Concours de Bordeaux.

Epreuves au galop pour chevaux de selle :
1re classe, Quolibet à M. R. Samazeuilh ; 2e classe, Fanfare à M. G. Gounouillou ; 3e classe, Coquette XIV à MM. F. de Juge, Montespieu et Larregain ; 4e classe, Cascade à M. J. Boueilh.

HOCKEY

LA COUPE BRESSY

Cette coupe, fondée par le Racing, en mémoire de son ancien et brillant capitaine, mort au champ d'honneur, a été disputée par les clubs parisiens.

Les joueurs du Stade qu'on avait oublié de convoquer ont ainsi permis à l'Olympique de se qualifier plus que facilement.

Le Paris Université-Club, d'autre part, avec les rescapés de 1re et de 2e que Parison a réussi à grouper autour de lui, sortit une équipe très allante et très courageuse qui battit, par 3 buts à 2, le Racing, et, en finale, l'Olympique, par 3 buts à 1.

Félicitons ces vaillants Pucistes, à qui, en fin de saison, la victoire sourit et souhaitons-leur que ça continue l'année prochaine.

LA COUPE TUNMER

Cette coupe, qui devait être la revanche du Championnat de Paris des équipes secondes, n'a pas tenu tout l'intérêt qu'elle aurait dû présenter, par suite des forfaits de l'Olympique et du P. U. C. Néanmoins, le Racing inscrit son nom sur cette coupe, que le Comité de Paris a fait renaître de ses cendres ; le dernier nom inscrit était celui du Club Athlétique international, de glorieuse mémoire.

Le Rosaire et le Stade firent de leur mieux pour « tenir le coup ».

LA COUPE GONT-POUPON

Nous avions déjà parlé de cette Coupe que le Stade offrait au Comité Directeur, et que celui-ci l'organisait dans le plus grand mystère.

Les pontifes de la rue Rossini sortent de leur mutisme pour nous faire savoir, officieusement, que cette coupe est en très bonne voie d'organisation... pour l'année prochaine.

Ce que ces Messieurs ne nous disent pas, mais que nous savons, c'est qu'un règlement de cette Coupe fut élaboré par les soins de Daubian et de Moreau, et qu'avec la disparition des deux associés le projet s'est évanoui, lui aussi.

Et refaire un règlement, par ces temps de canicule, pensez-vous : ces Messieurs y penseront cet hiver.

Voilà comment cette coupe est en bonne voie d'organisation. — ANDRÉ BARAST.

Résultats techniques.

9 mai. — Saint-Cloud. Championnat de France finale. Stade Français bat Lyon Olympique par 3 à 2.

YACHTING

LA COUPE DE LA VIE AU GRAND AIR AU C. V. P.

Il y a quelques années, dans les milieux de sport, quand on parlait du Stade Français on disait, les uns avec conviction, d'autres avec quelque ironie ou même quelque envie « l'Académie ». En matière de yachting, sport beaucoup moins connu de la masse, on disait cela également et sur les deux mêmes modes, du vieux C. V. P., le Cercle de la Voile de Paris.

On disait l'Académie, car là, plus qu'ailleurs, à cause des éléments mêmes du Club, les règles les plus pures du sport étaient observées jalousement ; les anciens, car à cette époque, hélas ! j'avais des anciens, les anciens, dis-je, nous avaient dressés, et les régates étaient une âpre lutte, où toute faute recevait sa sanction.

Seulement il y avait un jour, le jour de l'Ascension qui était celui de la fête du Cercle. Ce jour-là, le C. V. P., très fermé d'ordinaire au commun des mortels, ouvrait ses portes ; il s'humanisait et le sport devenait pour un instant du sport gai.

C'est ainsi que fut créée, sur l'initiative de cette revue si sportive de la *Vie au Grand Air*, la Coupe de la « Vie au Grand Air » dont je veux vous rappeler le mécanisme. Les yachts de toute taille sont mouillés sur leur corps mort de l'autre côté du fleuve, toutes voiles amenées ; sur la berge du Club House, les youyous, dinghys, norvégiennes, plates, attendent les équipiers. Au signal du départ, chaque équipage monte dans son canot, fait force de rames, atteint son racer, et chacun se précipite pour appareiller le plus rapidement possible. C'est alors qu'on voit la sourde hostilité d'un foc qui se refuse à se déferler, la traîtreuse nonchalance d'une grande voile qui s'obstine à accrocher successivement toutes ses lattes dans une balancine entêtée. Le skipper s'arrache les cheveux, l'équipage se fait enguirlander ; c'est la pagaie dans toute sa splendeur. Enfin, on est à peu près paré, le canot remplace le yacht sur son corps mort, et chacun, selon l'habileté de l'équipage, ou sa chance, part pour effectuer le parcours avec plus ou moins de retard. La bouée d'arrivée doublée, de nouveau les racers vont regagner leur

corps mort, l'équipage amène sa voilure « comme ça peut » et tout le monde dégringole dans le canot, le youyou ou la norvégienne, et c'est le premier équipage débarqué sur la berge qui gagne le coquetier... pardon... le challenge de la *Vie au Grand Air*.

Le C. V. P., désireux de reprendre toutes ses traditions d'antan, a voulu, dès cette année de reconstitution, renouer le fil des épreuves précédentes. Cette fois-ci le manque de canots a empêché les équipiers de partir de la berge. Ce départ a été donné, voilure amenée, les bateaux mouillés en ligne. *Bar-Avel* à M. Mezan de Malartre est arrivé premier, *Normand* à M. de la Fresnaye, second, *Lilia* à M. Cailleux, troisième, et un petit monotype de *Chatou* conduit par M. Luling, qui lui, s'étant sauvé le premier, est arrivé ensuite.

Le cafouillage a été suffisant et la lutte des lattes avec les balancines fut mouvementée à souhait.

L'an prochain, la Coupe de la *Vie au Grand Air* sera courue avec tous les rites et tous les avatars du passé. — Jean Savoye.

Informations.

Les championnats de France pour les 8 mètres, 6 mètres, 8 m. 50 et 6 m. 50, des séries internationales, seront courues du 27 juillet au 7 août, au Pouliguen. L'Association française du yachting de course, donateur et créateur de l'épreuve, a chargé un Comité de yachtmen bretons : MM. Bongouin, président du S. N. O. ; Benoît, président du S. R. P. ; Boucard (S. R. P.) ; Jouet (S. R. P.) ; Brichot (R. I. O.) et Lory (S. N. O.) de faire disputer cette épreuve qu'elle a doté d'une somme de dix mille francs.

Le Comité breton a chargé le Sport Nautique de l'Ouest et la Société des Régates du Pouliguen de l'organisation sportive de cette épreuve. Les championnats de France créés en 1913 pour les 6 mètres avait été gagnés par *Mac-Miche* à MM. Thube et Fitan, à Arcachon. Ils n'ont pas été courus depuis.

qui put, à un moment donné, rallier, sinon tous, tout au moins une grande quantité d'approbations. Ce programme n'a pas donné ce que l'on pouvait en espérer et l'incertitude se maintenait, plus troublante que jamais.

Mais brusquement par l'annonce des Jeux Olympiques, la question est revenue à l'ordre du jour et il est indispensable maintenant de prendre position pour que la France puisse tenir son rang dans le cyclisme olympique (?) au risque de se voir détrônée par des pays, peut-être moins rigoureux en fait de principes que ne le comportent les règlements, mais en tout cas plus pratiques au point de vue international.

La France, pour remédier à la pénurie d'amateurs, dont elle est la victime par suite de la guerre, a imaginé de requalifier certains professionnels qui se sont estimés trop mauvais pour continuer un métier dans lequel ils sont entrés sans réflexion, mais qui se figurent pouvoir, comme amateurs, écraser tous les nouveaux venus.

Si cette conception peut et doit être encouragée au point de vue national afin de créer une certaine émulation parmi les « purs » en stimulant leur orgueil sportif, il serait abusif de croire que cette combinaison, cousue de fil blanc, puisse être acceptée internationalement. En effet, l'Union Cycliste Internationale, grande dirigeante du cyclisme international en a décidé ainsi par ses statuts mêmes où l'on trouve la définition suivante de l'amateur :

Est amateur : toute personne qui n'a jamais pris part à une course publique, à un concours ou à une réunion ouverte à tout venant, ni concouru pour un prix en espèces ou pour de l'argent provenant des admissions sur le terrain, ou avec des professionnels et qui n'a jamais été, à aucune période de sa vie, professeur ou moniteur salarié d'exercices physiques.

Il s'ensuit qu'aucun professionel — surtout s'il a été possesseur d'une licence de professionnel — n'a le droit de courir comme amateur quelles que soient, au point de vue national, les prétentions ou les dispositions des fédérations reconnues.

Au moment où, pour la première fois, on accorde au cyclisme un rôle important dans une olympiade, on s'aperçoit de l'erreur commise et l'on cherche à la réparer par un « coup arbitraire ». Si cela peut réussir en France, il est douteux que la question puisse être résolue internationalement par une simple décision de commission sportive d'une des fédérations affiliées à l'U. C. I. L'importance du sujet s'étend cette fois au monde entier et il s'agira de savoir si la définition existante de l'amateur, reconnue par la Commission Olympique, peut-être modifiée dans le seul but de permettre des concours plus intéressants pour les résultats.

Le réveil, réclamé, de l'amateurisme français est tardif. Peut-on internationalement passer l'éponge sur le cauchemar de l'inaction ? — Intérim.

Informations.

Lavalade et son entraineur Naso sont partis le 19 mai pour l'Amérique.

Nos deux excellents motocyclistes Lehmann et Bussat font actuellement une tournée en Italie, où ils n'ont pas réussi à trouver leurs maîtres parmi les démons de la Péninsule.

Malgré les offres superbes venues d'Amérique, Linart a décidé de rester en Europe pendant toute la saison 1920.

Résultats techniques.

9 mai. — Championnat de France 100 km. route. 1er J. Alavoine en 2h. 48 m. 35 s., 2e H. Pelissier à 40 mètres.
15-16 mai. — Bordeaux-Paris (591 km.). 1er Christophe en 21 h. 33 m. 15 s., 2e L. Heusghem en 21 h. 52 m. 39 s., 3e Mottiat
23 au 24 mai. — Paris (Parc des Princes) Grand Prix de la Pentecôte (demi fond) une heure derrière motos. 1er Linart 65 km. 735, 2e L. Didier, 3e Sérès. — Grand Prix de la Pentecôte (vitesse). Six manches. Classement : 1er Van Bever, 6 points 2e Bouley, 3e Kaufmann.
23 mai. — Paris-Nornay (340 km.). 1er Bellenger en 14 h. 12 m. 2e Rich, 3e Barthélemy.
30 mai. — Paris (Parc des Princes). Championnat de France amateurs (vitesse). 1er Bellivier, 2e Perrine, 3e Pailard.
30 mai. — Tour de Belgique. Classement général : 1er Mottat, 2e Dejoughe, 3e Méchant. — Circuit de Provence. Classement général : 1er Fr. Pelissier, 2e Ferrara, 3e Godard. — Tours. Championnat d'Europe Demi fond 100 km. 2er Sérès en 1 h. 42 m. 43 s. 3/5, 2e Miquel ,3e Verkeym.

AVIRON

MATCH CERCLE NAUTIQUE-CLUB NAUTIQUE

La saison d'aviron, laquelle comportera en France les championnats d'Europe, à Mâcon, au mois d'août et les régates olympiques, à Bruxelles, quelques jours après, a commencé par le match à huit rameurs entre les débutants du Cercle Nautique de France et ceux du Club Nautique de Paris.

Les matches ont ce côté intéressant qu'ils excitent l'émulation entre les éléments actifs des Sociétés qui sont en jeu et qu'ils mettent en évidence des méthodes parfois différentes. Ainsi, les éducateurs trouvent dans ces épreuves tout autant d'attraits que les concurrents. On ne saurait donc apporter trop d'attention à ces rencontres surtout lorsque le parcours en diffère guère des parcours généralement adoptés pour les grandes réunions.

Le match C. N. F.-C. N. P. avait attiré à Nogent et à Joinville de nombreux amateurs. Notons ce détail qu'au déjeuner du Club Nautique, il y eut cent vingt-cinq convives.

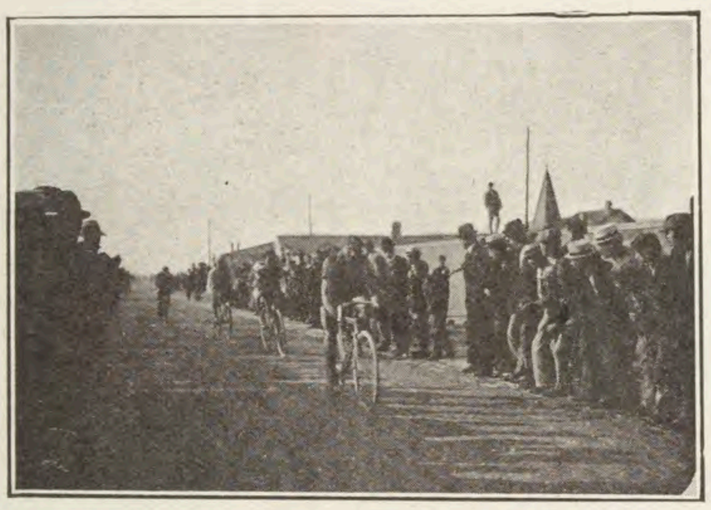
La course fut vigoureusement menée. Le Club partit en tête, mais plus tard, le Cercle faisant un bel effort remontait petit à petit, lorsqu'un train de bateaux vint gêner les « écarlates » et le Club s'assura la victoire. Sur l'influence dans le résultat de l'obstruction des péniches, on discuta entre compétences. Revanche à prendre, concluera-t-on, très sportivement. Et c'est la meilleure des argumentations.

L'équipe du Club était composée de : Cillet, Gainche, Galsworthy, Cowet, Favrais, Arnauld, Guibout, Lafage, barreur : Chauvière ; celle du Cercle, de : Bernard, Pomav, H. Cadiot, Cruissier, Darget, Schaettel, Lhomme, Blom, barreur : Mesureur. — E. Toulot.

LA TRAVERSÉE DE PARIS

La « Traversée de Paris à l'Aviron », fondée en 1912 par un rowingman, que nous ne désignerons pas autrement qu'en disant qu'il est notre meilleur ami, n'est pas seulement une manifestation de propagande, car il n'est pas contestable qu'en ce qui concerne les débutants, elle fait connaître les résultats du travail d'hiver dans les Sociétés qui mettent des équipes en ligne. On a tout de suite, au début de la saison, des éléments d'appréciation.

Certains diront que les résultats sur un parcours quintuple des parcours ordinaires, ne sont pas très concluants ; mais, d'autres répliqueront aussitôt que l'instruction première visant à inculquer ce



ARRIVÉE DU PRIX DES GALERIES DE FRANCE COURU A ALGER, SUR UNE DISTANCE DE 81 KILOMÈTRES. APRÈS UNE BELLE COURSE, BALLESTER REMPORTAIT LA VICTOIRE.

LES MEILLEURS COUREURS AUSTRALIENS SONT ARRIVÉS A PARIS. DE GAUCHE A DROITE, CH. OSTERITTER, HANS OHRT, R. SPEARS ET ERNEST OHRT ET LE KANGOUROO FÉTICHE.

DERUYTER, QUI ENTRAINAIT DANS LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DES 100 KLM. A VU SA FOURCHE SE CASSER. LE VOICI APRÈS SA CHUTE, RECEVANT LES PREMIERS SOINS.

CYCLISME

(Voir pages 19, 20, 21, 22, Paris-Tours, Bordeaux-Paris, Le Championnat de France.)

OU SONT LES AMATEURS ?

Les Jeux Olympiques de 1920, qui se tiendront à Anvers, ont fait revivre, plus intense que jamais, la question de l'amateurisme au point de vue international. Si les sports athlétiques ont pu conserver jusqu'à présent l'étiquette, malgré de nombreuses contrefaçons plus ou moins déguisées, le cyclisme a été victime de la question des pouvoirs compétents qui, n'ayant pas d'idées étudiées et fixes, se sont lancés tantôt à droite, tantôt à gauche en ne tenant compte que de ce qu'ils considéraient l'intérêt immédiat du cyclisme. Cette conception de gouvernement a amené d'abord l'exagération, les tolérances ensuite, pour se terminer par un désarroi dont il importe maintenant de sortir à tout prix, ne fût-ce que pour le bon renom de l'amateurisme français.

Des compétences reconnues ont cru devoir affirmer un jour qu'il n'y avait plus d'amateurs cyclistes et que l'intérêt de ce sport spécial était de mettre tous les cyclistes sur le même pied vis-à-vis des résultats, en sériant les diverses qualités. C'est ce qui donna lieu à des créations plus ou moins heureuses de catégories et dont les modifications successives ont démontré l'instabilité. On continuait à tâtonner pour arriver à un compromis

que l'on est convenu d'appeler le style, auquel le fond se trouve en quelque sorte lié, car on ne l'acquiert que par de longs exercices, les débutants doivent *ipso facto* être entraînés pour le long parcours de la « Traversée de Paris ». C'est ainsi, d'ailleurs, qu'en Angleterre on prépare rapidement de très bonnes équipes.

La « Traversée de Paris à l'Aviron » a aussi pour effet de montrer le degré d'activité des seniors, toujours peu pressés, dans les premiers mois de l'année, de se remettre en bateau, leur point de vue, qu'il ne faudrait pas trop critiquer, étant dirigé vers les grandes épreuves du second semestre.

Regrettablement, il n'est rien fait pour les juniors, une catégorie de rameurs encore dans le feu de l'action, où chacun est anxieux de gagner de la « classe » et de se mesurer avec des adversaires tout aussi désireux de faire des progrès.

Le fondateur de la « Traversée de Paris à l'Aviron » n'avait pas oublié les juniors, mais il dut s'incliner devant des impossibilités du moment. Le pont d'Arcole était en reconstruction et une seule arche était praticable à la descente. C'est d'ailleurs la raison qui fit, à la demande de l'inspecteur général de la Navigation, le regretté M. Duprey, reporter le départ au pont National, alors qu'il devait avoir lieu devant l'Hôtel de Ville, afin de permettre aux équipes de s'échelonner avant l'obstacle.

Et puis, le Comité des Régates de Paris était sans secrétaire, le président était en province. Le fondateur voulut organiser lui-même ; on objecta une très juste réglementation qui n'est plus respectée à présent. Pendant ce temps perdu, d'autres s'emparaient du projet, prenaient date au groupe parisien, demandaient l'autorisation préfectorale, allaient de l'avant. La veille de la réunion du Comité, le président donnait sa démission. Le C. R. I. P. était décapité. A la réunion, présidée par le vice-président, le projet de « Traversée de Paris à l'Aviron », défendu par son auteur, n'obtint qu'une voix de majorité.

Et si le fondateur n'avait eu, dans sa prévoyance, la précaution de se réserver, à la navigation, la priorité d'autorisation, la « Traversée de Paris à l'Aviron » échappait aux Sociétés parisiennes !

C'est un point d'histoire qu'il n'est pas hors de propos de rappeler, de même qu'on doit se souvenir que le premier prix et les challenges ont été spontanément offerts par le président de la Fédération française, M. Glandaz.

La première traversée connut le grand succès ; elle dissipa les craintes de l'Administration sur les dangers inexistants de cette épreuve en plein Paris, organisée d'une façon méthodique et rationnelle. A présent, on pourrait ajouter une troisième course pour les juniors, course pour laquelle le donateur des deux challenges ne manquerait pas certainement d'offrir un troisième trophée.

La Traversée du 9 mai avait attiré un nombreux public sur les rives et les ponts du fleuve. Excellents départs donnés par M. Mahut, de l'Encouragement. Dans l'épreuve à quatre seniors, l'équipe de la Marne, grande favorite, est arrivée première après avoir été dominée, pendant le premier kilomètre, par le quatre de Dieppe, lequel se classa second. L'Encouragement venait en troisième place. Le quatre de la Marne était composé de Poix, Gault, Cremnitz, Bouton, ayant à la barre le « prince » des barreurs : Barberolle.

Depuis la fondation, cette épreuve a toujours été remportée par la Marne.

La course à huit débutants mettait cinq équipes en ligne et présenta un très vif intérêt. Le Rowing Club partit en tête, mais la Haute-Seine ne tarda pas à remonter et à mener la marche jusqu'au bout où elle arriva devant le Rowing Club, le Cercle Nautique, la Marne, le Club Nautique, dans cet ordre, l'espacement étant d'environ cinq longueurs entre chacun d'eux. Si l'on tient compte de la longueur du parcours, l'écart n'est pas énorme.

L'ÉQUIPE DU ROWING A BATTU APRÈS UNE TRÈS BELLE COURSE LE HUIT DE LA MARNE, DANS LA CLASSIQUE ÉPREUVE ROWING MARNE.

L'équipe victorieuse était composée de Révillon, Coppin, Fritch, Cadot, Levasseur, Bisson, Peyronnet de Torres, Lapreuvote, barreur : Ransant.

Le huit du C. N. F., qui prit une sorte de revanche du match contre le Club, avait été modifié dans sa distribution. H. Cadiot, du trois, avait remplacé, à la nage, Bernard, lequel prit le siège de Darget au cinq, pendant que ce dernier allait au trois en remplacement de Cadiot. Au Club, seul le barreur avait été changé, Canapville remplaçant Chauvière.

M. Scheideker jugeait les arrivées et MM. Caillat et Cadiot officièrent comme arbitres. La vedette de la préfecture suivit les concurrents et la brigade fluviale assista au départ et à l'arrivée de l'épreuve qui ne présentèrent aucun incident en dehors du sport.

Ce fut une très belle journée malgré la simplicité et la modestie de la présentation.

Le grand nombre d'équipes engagées obligea à des éliminatoires, le matin. Toutes les épreuves furent sévèrement disputées.

La course à huit juniors pour le Challenge Doyen, fut tout à fait impressionnante et se termina par la victoire de la Basse-Seine, laquelle paraît avoir d'excellents juniors cette année. La Marne a de bons seniors et la Haute-Seine de redoutables débutants.

Résultats techniques.

9 mai. — Traversée de Paris. Quatre Seniors : 1er Société Nautique de la Marne, 2e Club Nautique de Dieppe, 3e Encouragement. — Huit débutants : 1er Société Nautique de la Haute-Seine, 2e Rowing Club de Paris, 3e Cercle Nautique de France-

AVIATION

L'EFFORT ALLEMAND

LES COMPAGNIES DE TRANSPORT

Parlons de l'effort allemand puisque c'est le seul fourni actuellement en aviation et le plus redoutable, hélas !

Il convient de le mettre en valeur, car les membres de la Commission interalliée d'aviation qui opèrent cependant en Allemagne n'en sont pas tous convaincus. D'aucuns avaient même prétendu qu'il n'y avait rien à craindre et que nos ennemis d'hier étaient sages comme des images, n'ayant nul désir de reconquérir leur place dans la lutte pour la maîtrise de l'air ?

C'est pourquoi il nous semble utile de donner quelques précisions susceptibles d'ouvrir les yeux des ignorants.

Voici la liste complète des compagnies de transports aériens existant actuellement en Allemagne :

Deutsche Luftreederei, à Berlin.

Badische Luftwerkehrsgesellschaft, à Baden-Baden.

Luftbild G. M. B. H., à Berlin.

Deutsche Luftschiffahrts A. G., à Francfort.

Markischer Luftverkehr, à Nuremberg.

Magdebourger Passagier-Fluggesellschaft, à Magdebourg.

Max Schuller, à Berlin.

Bayerischer Luft-Lloyd, à Munich.

Toutes, sauf une, ont obtenu des subventions de l'Etat.

On a dit également que la plupart des maisons d'aviation de la guerre avaient fermé leurs portes. L'affirmation était inexacte. Outre les multiples firmes qui se bornent, en attendant mieux, à créer des modèles réduits destinés à établir des types absolument nouveaux avec minimum de frais, neuf usines de construction ont pour mission de fabriquer des avions *civils*, pour employer le terme allemand. Ce sont :

Albatros Gesellschaft, à Johannisthal.

Bayerische Rumpler-Werke, à Augsburg.

Deutsche-Flugzlug-Werke, à Leipzig.

Flugzeugwerke Lubek-Travemunde, à Travermunde.

Hannoversche Waggonfabrik, à Hanovre.

Junkers-Flugzeugwerke A. G., à Dessau.

Luftfahrzeug-Gesellschaft, à Stralsund.

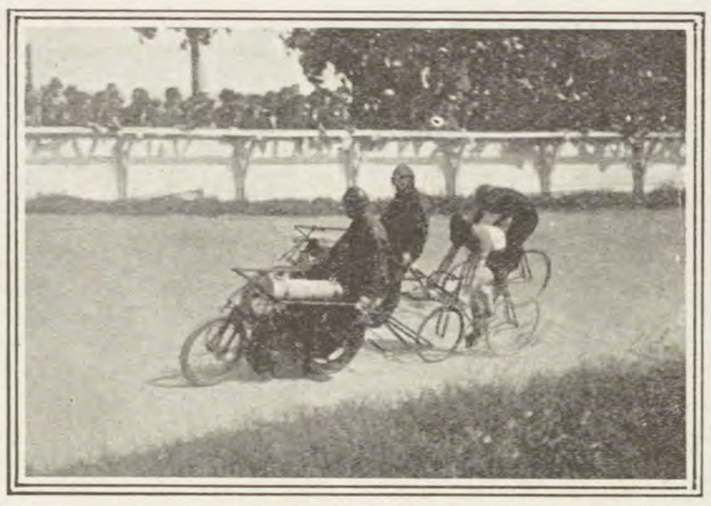
Luftverkehrs-Gesellschaft, à Johannisthal.

Sablatnig Flugzeubau, à Johannisthal.

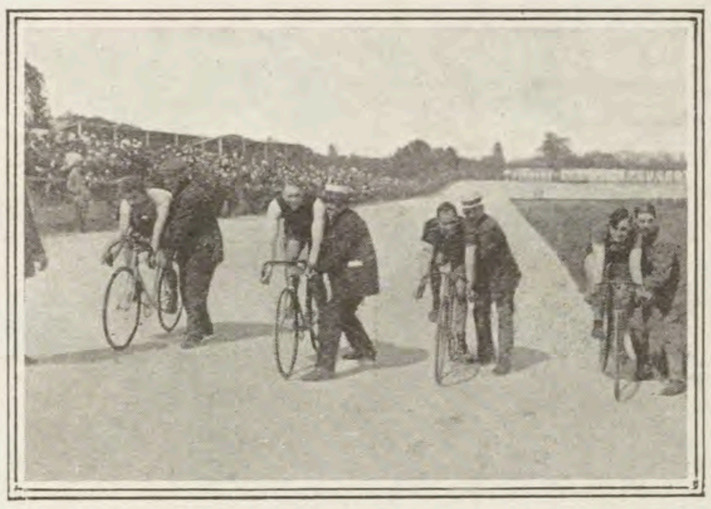
Et, malheureusement, ces usines fabriquent plus en un mois que toutes les nôtres réunies en un an.

Jusques à quand ? Le problème commence à devenir angoissant ! — Jacques Mortane.

FRANCIS PELISSIER VAINQUEUR DU CIRCUIT DE PROVENCE AVANT FERRARA.



SÉRÈS ET LINART DANS UN VIRAGE PENDANT LA COURSE DE L'HEURE DERRIÈRE MOTOS, DISPUTÉE LE 23 MAI, AU PARC DES PRINCES. LINART FINISSAIT PREMIER. DIDIER 2e.

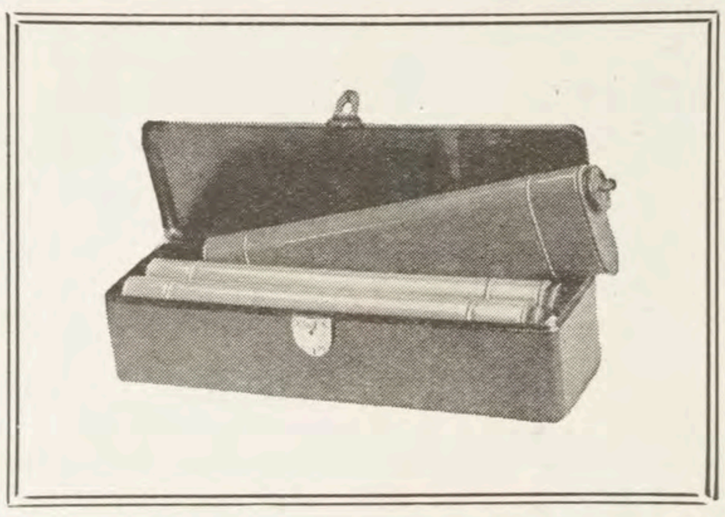


LE DÉPART D'UNE DES MANCHES DU CHAMPIONNAT DE VITESSE DE LA PENTECOTE, COURU AU PARC DES PRINCES. DE GAUCHE A D. : LOUET, BAYLEY, DUPUY, KAUFMANN.

MATTIAT GAGNANT DU TOUR DE BELGIQUE, DEVANT DEJOUGHI DEUXIÈME.

LA JOURNEE DES FONDATEURS

Cette réunion qui, traditionnellement, ouvre la saison des régates, aurait été particulièrement brillante si le mauvais temps n'avait contrarié, malheureusement, cette belle manifestation annuelle de la Société Nautique de la Basse-Seine.



LA MAISON BLÉRIOT-PHI VIENT DE CRÉER UNE NOUVEAUTÉ QUI CONSISTE EN UN COFFRE CONSTITUANT RÉSERVOIR D'ESSENCE DE 15 LITRES ET DESTINÉ A ÊTRE PLACÉ SUR LE MARCHEPIED DES VOITURES. CE COFFRE TOUT EN TOLE ÉMAILLÉE, MUNI D'UNE SERRURE ROBUSTE, CONTIENT 3 BIDONS D'ESSENCE DE 5 LITRES A BOUCHON ÉTANCHE. IL CONSTITUE UN VÉRITABLE PROGRÈS SUR LES ANCIENS BIDONS PLUS OU MOINS ÉLÉGANTS QUE L'ON PLAÇAIT SUR LES MARCHEPIEDS. CE NOUVEAU COFFRE BLÉRIOT NE DÉPARE LES CAROSSERIES LES PLUS ÉLÉGANTES, D'AUTRE PART LA MANIPULATION DE ÇHAQUE BIDON EST TRÈS PRATIQUE.

Nos différents véhicules sont établis en vue d'assurer un service réellement industriel, c'est-à-dire, à la fois économique et régulier. La variété de nos modèles permet d'avoir toujours le véhicule approprié au service à assurer.

VOITURES DE 10 A 40 HP - CAMIONS DE 1 A 7 TONNES - TRACTEURS AGRICOLES & FORESTIERS

Si vous voulez une note personnelle dans vos photographies, emportez un

Kodak

Les cartes postales que vous achetez, chacun peut se les procurer, c'est la banalité; celles que vous faites *vous-même* avec votre **Kodak** vous sont personnelles, c'est *votre* vie, *vos* heures joyeuses, et celles de *vos* amis que vous avez fixées.

Tout le monde peut apprendre en quelques minutes à se servir d'un **Kodak**; *il y a des* **Kodaks** *à tous prix.*

Vous trouverez partout les articles Kodak

Tous les marchands d'appareils photographiques tenant les articles **Kodak** se feront un plaisir de vous fournir tous les renseignements utiles.

Kodak, S.A.F. 39, avenue Montaigne, PARIS

DES VACANCES SANS UN **Kodak**
SONT DES VACANCES MANQUÉES

"SKOOTAMOTA"

MOTO-PATINETTE

Gagnante du concours de Scooter et du challenge de l'Auto

Mlle Mistinguett sur la "Skootamota".

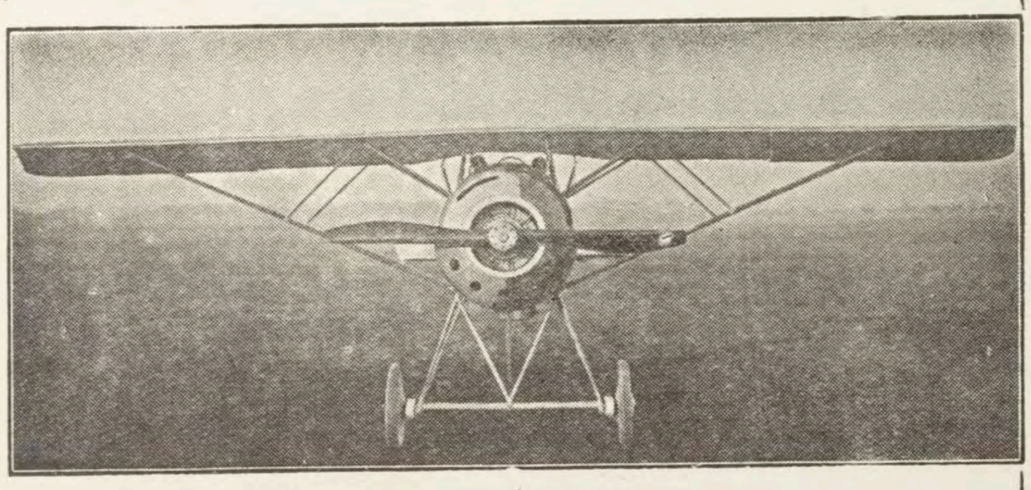
Pour vos Promenades au Bois, à la Campagne, à la Mer, ayez une "Skootamota"

AGRÉMENT - SIMPLICITÉ - CONFORT - ÉCONOMIE

Démonstrations gratuites -:- Livraison immédiate

SOCIÉTÉ de L'APPROVISIONNEMENT INDUSTRIEL
PARIS :: 13, avenue de la Grande-Armée :: PARIS

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de
Constructions Aéronautiques

3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)

Ceinture Anatomique pour Hommes
du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre," ainsi qu'aux sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pekiné, *écru*, similisé, gommes tressées et azurées. Haut devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm.) ... ... **70** fr.

Modèle B. En tissu élastique ajouré à Damiers" spécial contre l'obésité, *filécru*, gommes tressées et azurées. Haut devant 22 cm. (Tailles au-dessous de 110 cm.) ... ... **80** fr.

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.)

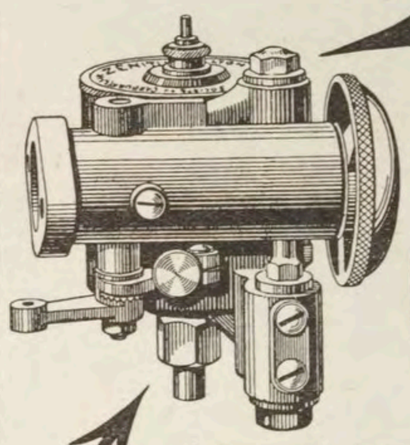
Expédition franco France et Étranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

MM. BOS & PUEL FABRICANTS BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette *Métro :* Louis-Blanc.)

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la « Ceinture du Dr Namy », adressée gratuitement sur demande.

ENGLISH POKEN



Le Carburateur
ZENITH
double
la valeur d'une voiture

Il augmente sa puissance
Il augmente sa facilité de conduite
Il diminue sa consommation

Lyon, 51, Cremin Feuillat

PARIS . LONDRES . MILAN . TURIN
NEW-YORK . DETROIT . CHICAGO
BRUXELLES . GENÈVE